BOLETIN OFICIAL

DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO X. — NUM. 2581 | **Buenos Aires, Miércoles 30 de Abril de 1902** | ADMINISTRACION: MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA DIVISIÓN ADMINISTRATIVA

DECRETOS RELATIVOS AL BOLETIN OFICIAL

ACUERDO DE 2 DE MAYO DE 1893.

Art. 4º Los documentos que en él se inserten, serán tenidos por auténticos y obligatorios, por efecto de esa publicación.

ACUERDO DE 28 DE MAYO DE 1901.

Articulo único.—.....las reparticiones de la Administración Nacional, remitirán al Boletin Oficial, para su inserción en éste, todos los documentos, avisos, etc. que requieran publicidad......

POR RESOLUCIONES DE 11 DE MAYO, 29 DE AGOSTO Y 5 DE DICIEMBRE DE 1901, REGIRÁ PARA EL BOLETÍN OFICIAL LA SIGUIENTE

TARIFA:

Veinticinco centavos moneda nacional, por cada centimetro, por publicacion, considerandose que veinticinco palabras equivalen á un centimetro, no computándose las fracciones menores de diez palabras.

En los avisos ó edictos que excedan de una página y deban publicarse por 15 dias, ó mas, se cobrara por quincena: 200 pesos m/n. por la primera página—150 pesos m/n. por la segunda—125 pesos m/n. por la tercera, y 100 pesos por cada una de las subsiguientes, debiendo contarse como una página toda fracción de ésta.

Para los edictos relativos á juicios que tramiten ante la Justicia de Paz de la Capital, se deducira el 40 %

Numero suelto del dia.........	$ 0.10
Numero atrasado..................	» 0.20
1 Trimestre........................	» 1.50
1 Semestre.........................	» 3.00
1 Año................................	» 6.00

Para las subscripciones dirigirse á la División Administrativa del Ministerio de Justicia é Instrucción Pública—Casa de Gobierno.

La subscripción es trimestral, semestral ó anual; podra comenzar en cualquier fecha, pero terminara siempre con los trimestres del año.

Las Reparticiones Nacionales que deseen recibir el Boletin Oficial, deben solicitarlo por conducto del Ministerio de que dependan.

Se previene á las mismas, que todo ejemplar atrasado debe solicitarse por escrito dentro de los diez dias de su fecha. En su defecto, se abonara por cada uno el precio de tarifa.

El Boletin Oficial aparece por la tarde.

SUMARIO

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

AVISOS

MINISTERIO DE MARINA

I

Nombrando un cirujano del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

Buenos Aires, Abril 22 de 1902.

Vista la propuesta que precede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase Cirujano de 2ª. clase del Cuerpo de Sanidad de la Armada, al Doctor don Juan G. del Castillo.

Art. 2º Comuníquese á quienes corresponda, dése en la orden General y archívese.

ROCA.
ONOFRE BETBEDER.

II

Concediendo la baja de la Armada á un Teniente de Fragata.

Buenos Aires, Abril 24 de 1902.

Vista la solicitud que precede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Concédese la baja y absoluta separación del servicio de la Armada de Teniente de Fragata, á don Alfredo R. Iglesias.

Art. 2º Comuníquese á quienes corresponda, dése en la Orden General y archívese.

ROCA.
ONOFRE BETBEDER.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

I

Mandando otorgar título de propiedad de 1875 hectáreas en el Chubut.

Buenos Aires Abril 28 de 1902.

Visto este expediente en el que los señores Pagliano y Lalanne, como cesionarios de la sucesión de don Juan Walker, solicitan titulo de propiedad de las 1875 hectáreas que les transfirieron, parte de las 7500 que por el precio y condiciones de la Ley de 27 de Octubre de 1884, se acordaron en venta al causante de esa sucesión, y

CONSIDERANDO:

Que la cesión de derechos á que se ha hecho mención, fue aprobado por Decreto de 5 de Marzo ppdo., y de lo informado por la División de Tierras y Colonias resulta, que no hay inconveniente en acordar á los peticionantes, el titulo que gestionan, por haber sido satisfecho el valor total del precio de las 1875 hectáreas referidas, y de acuerdo con lo aconsejado por esa repartición,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Pase este expediente á la Escribanía Mayor de Gobierno, para que previa reposición de sellos, extienda á favor de los señores Pagliano y Lalanne, el titulo de propiedad correspondiente á la superficie de un mil ochocientas setenta y cinco hectáreas, en la parte Noroeste del lote quince, fracción A, Sección CIII del Territorio del Chubut, parte de las 7500 hectáreas, que de acuerdo con la Ley de 27 de Octubre de 1884, se reconoció el derecho á comprar á don Juan Walker, y la que fué transferida por su sucesión á los recurrentes, fecho, á la División de Tierras y Colonias, á sus efectos.

Art. 2º Comuníquese, publiquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. ESCALANTE.

II

Declarando caduca la concesión del lote Nº. 87 de la Colonia Avellaneda.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Resultando este expediente:

Que la chacra Nº. 87 de la Colonia Avellaneda, fué acordada en venta á don José Rivera en 30 de Julio de 1884, quien á pesar del largo tiempo transcurrido, no ha dado cumplimiento en ella á las obligaciones de ley ni ha abonado el valor de su precio;

Que don Pedro Celotti, solicita se le conceda en venta la referida chacra, fundando su pedido, en que la ocupa y la cultiva, á lo que no es posible accederse por cuanto la enajenación á las chacras de la Colonia Avellaneda, no corresponde al Gobierno de la Nación, sino al de la Provincia de Santa Fe, de acuerdo con lo establecido en el Decreto de 23 de Abril de 1887, y de conformidad con lo informado por la División de Tierras y Colonias,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Declárase caduca la concesión de la chacra Nº. 87 de la Colonia Avellaneda, acordada en 30 de Julio de 1884 á don José Rivera.

Art. 2º No ha lugar á lo solicitado por don Pedro Celotti, y pase este expediente al señor Gobernador de la Provincia de Santa Fe, para que resuelva lo que estime conveniente.

Art. 3º Comuníquese, publiquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. ESCALANTE.

III

Otorgando títulos de propiedad de unos lotes en la colonia Resistencia.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Visto este expediente, en el que don Carlos Lavia, solicita título de propiedad de los lotes Nos. 38 y 55 de la Colonia Resistencia, que le fueron concedidos en venta en 30 de Enero y 14 de Noviembre de 1885, y

RESULTANDO:

Que el valor de esa tierra ha sido abonado en su totalidad, y de la inspección practicada, resulta que parte del lote 38 es inadecuado para la agricultura, habiendo introducido el rrecurrente, en el resto, los adelantos que se mencionan, cuyo valor-

excede al que hubiera empleado en cultivos. Que la chacra 55 es totalmente inapta para la agricultura, pues está ocupada por un estero, causa por lo que, el peticionante, la emplea para el pastoreo de sus haciendas, habiéndola cultivado y alambrado anteriormente sin resultado, siendo por consiguiente equitativo, acordarle el título que gestiona, y de acuerdo con lo informado por la División de Tierras y Colonias.

El Presidente de la República,

DECRETA:

Art. 1º Acuérdase á don Carlos Lavia, la propiedad de los lotes Nos. 38 y 55 de la Colonia Resistencia, que solicita, y vuelva este expediente á la División de Tierras y Colonias para que lo remita á la Gobernación del Territorio del Chaco, á fin de que, previa reposición de sellos, se le extiedan los correspondientes títulos de propiedad, que deberán ser firmados por el Gobernador de ese Territorio, en representación del Poder Ejecutivo, de acuerdo con el Decreto de 22 de Agosto de 1900.

Art. 2º Comuníquese publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. ESCALANTE.

IV

Disponiendo la entrega de una chacra de la Colonia Yeruá.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Visto este expediente en el don Blas Ferrari, solicita ser puesto en posesión de la chacra 15 a, d, Sección C, de la Colonia Yeruá, cuya concesión por el precio y condiciones de ley, le fué otorgada en Septiembre 19 de 1900, y la que no le fué posible obtener en razón de haber sido destinada esa chacra, para el ensanche de la quinta agronómica del Yeruá, y

CONSIDERANDO:

Que la referida quinta fué suprimida por Decreto de 21 de Junio de 1901, habiendo desaparecido por lo tanto, la circunstancia que obstaba á que fuera puesto en posesión de esa tierra, al señor Ferrari, quien además, se compromete á cumplir las obligaciones de ley sin la concesión de ninguna prórroga con tal objeto, y atento lo informado por la División de Tierras y Colonias,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Art. 1º. La División de Tierras y Colonias, procederá á poner en posesión de la chacra 15 a, d, Sección C, de la Colonia Yeruá, á su concesionario el señor Blas Ferrari.

Art. 2º. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. ESCALANTE.

V

Aprobando las transferencias de derechos á los lotes 315 y 316 de la Colonia Maipú.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Visto este expediente, en el que don Francisco C. Osamis, solicita se apruebe la transferencia hecha á su favor por don Antonio Clair, de sus acciones y derechos a los lotes Nºs. 315 y 316 y fracciones J y K de la Colonia Maipú, y la que él hace de esas tierras a favor de don José F. Ferreyra, y

CONSIDERANDO:

Que esos lotes y las citadas fracciones, fuerón concedidas al señor Clair en 5 de Septiembre de 1889, y de lo informado resulta que no hay inconveniente en aprobar esas transferencias, por cuanto en las tierras de la referencia, se está dando cumplimiento á las obligaciones de ley, y la deuda que las afecta se encuentra al día, de acuerdo con lo aconsejado por la División de Tierras y Colonias,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Apruébase la transferencia hecha por don Antonio Clair a favor de don Francisco C. Osamis, y la que éste hace á favor de don José F. Ferreyra de sus acciones y derechos a los lotes trescientos quince y trescientos diez y seis y las fracciones letras J. y K de la Colonia Maipú, y vuelva este expediente a la División de Tierras y Colonias a sus efectos.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA
W. ESCALANTE.

VI

Mandando escriturar tierras en el Territorio de Santa Cruz.

Buenos Aiaes, Abril 28 de 1901.

Resultando del presente expediente:

Que las tierras, que hoy es cesionaria la Sociedad «San Julién Sheep Farming Cia. Ld.», fueron adquiridas primitivamente por don Juan Cormack, de acuerdo con la Ley Nº. 3053, emanándole á éste ese derecho, en virtud de su contrato de arrendamiento por tierras en Santa Cruz.

Que según lo informado por la División de Tierras y Colonias á fs. 57, el contrato celebrado por don Juan Cormack fué declarado caduco por Decreto de 26 de Abril de 1895, y no procediendo en consecuencia, cobrar suma alguna por el usufructo de la tierra en el concepto de arrendamientos.

Que por otra parte, el valor total del precio de las veinte mil hectáreas de que se trata, ha sido satisfecho en 26 de Mayo de 1900, y la Compañía recurrente adquirió los derechos á la propiedad de los mencionados terrenos, con fecha 29 de Noviembre del mismo año, razón por la que no corresponde cobrar á ésta lo que se adeude por el usufructo de la tierra, en virtud de que dicha Compañía no la ha ocupado, por lo que,

SE RESUELVE:

Volver este expediente á la Escribanía Mayor del Gobierno, para que dé cumplimiento al Decreto de 2 de Octubre de 1901, mandando escriturar á favor de la Sociedad «Julián Sheep Farming Cia. Ld.», la tierra de que se trata, cuya superficie se entenderá ser de 19.421 hectáreas 3 áreas 9 centiáreas y 18 dem. cds., que ha resultado de la mensura, en vez de la de 20.000 hectáreas á que se refiere el Decreto citado de fecha 2 de Octubre de 1901, en cuya parte queda éste rectificado.

Comuníquese y publíquese.

ROCA.
W. ESCALANTE.

VII

No haciendo lugar un cambio de ubicación de tierras.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902

Visto este expediente, en el que don Lorenzo Larralde, solicita la rescisión de la venta del lote 13, fracción C, Sección XVIII del Territorio de la Pampa, que adquirió en los remates celebrados en el mes de Noviembre de 1898, y la devolución de la cuota que pagó en el acto de la venta ó el cambio de ubicación á otro punto del Territorio, y

CONSIDERANDO:

Que al practicarse por el Ingeniero señor Juan I. Alsina, la remensura y entrega á los compradores, de la tierras en la Pampa, vendidas en los remates citados, se comprobó la existencia de una superposición de 769 hectáreas, 18 áreas, entre la propiedad de los señores García, Jardón y Belhart y la del señor Larralde, declarándose en 19 de Enero de 1901, al aprobarse esa operación, que la extensión enajenada al señor Larralde, era sólo la de 9230 hectáreas 82 áreas, libres de superposición, en vez de la de 10.000 hectáreas vendidas en el remate;

Que el señor Larralde no acepta la reducción de la superficie por él adquirida, y opta por la rescisión de la venta, de acuerdo con lo establecido por el Art. 1345 del Código Civil, en razón de que el déficit de superficie resultante, excede de la vigésima parte del area total enajenada;

Que en cuanto al cambio de ubicación que propone el recurrente, los precedentes sentados en casos análogos, no permiten acordarlo; de acuerdo con lo informado por la División de Tierras y Colonias y lo dictaminado por el señor Procurador del Tesoro,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Art. 1º No ha lugar al cambio de ubicación que solicita el señor Lorenzo Larralde, y déjase sin efecto la venta del lote Nº 13 fracción C Sección XVIII del Territorio de la Pampa, que se adjudicó en los remates celebrados en el mes de Noviembre de 1898.

Art. 2º Acuérdase al señor Lorenzo Larralde, la devolución de la cuota que por el importe de esas tierras, pagó al contado en el acto del remate, y líbrese á su favor orden de pago por la suma de $ 2666,70 m/n, que corresponde devolvérsele de acuerdo con la liquidación practicada por la División de Tierras y Colonias.

Art. 3º Vuelva este expediente á la División de Tierras y Colonias á sus efectos, y para que devuelva al interesado las letras que tiene firmadas por el valor total de la tierra.—Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. ESCALANTE.

VIII

Disponiendo la celebración de un concurso entre los cultivadores de trigo de la República.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Siendo conveniente, á fin de propender al fomento de la agricultura nacional, la celebración de un concurso entre los cultivadores de trigo de la República,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º El Ministerio de Agricultura celebrará, en el corriente año, un concurso entre los cultivadores de trigo de toda la República, reunidos en cuatro grupos, según la región á que pertenezcan, a saber:

a) Provincia de Buenos Aires y Territorios Nacionales del Sud.
b) Provincias de Santa Fe y Córdoba.
c) Provincia de Entre Ríos.
d) Otras Provincias y Territorios Nacional donde se cultiva el trigo.

Art. 2º En cada región se concederán tres premios: una medalla de oro ó cien pesos moneda nacional; una de plata ó cincuenta pesos moneda nacional, y otra de cobre ó treinta pesos moneda nacional, acompañada de los diplomas correspondientes. El cultivador que poseyera sembrados en varias provincias, no podrá tener sino un primer premio, pudiéndosele acordar segundos y terceros en las otras regiones,

Art. 3° Los cultivadores que deseen ser admetidos al concurso, deberán dirigirse por escrito al Jefe de Agronomia del Ministerio de Agricultura, antes del 30 de Mayo próximo fecha en que quedará cerrada la inscripción.

Art. 4º Los interesados suministrarán, en la solicitud, los siguientes datos:

a) Nombre y dirección postal.

b) Nombre del establecimiento ó chacra donde se efectuará el cultivo: Estación de Ferrocarril más próxima (ó puerto).

c) Procedencia y variedad de la semilla que se empleará, debiendo remitir una muestra de un kilo á la Oficina de Agronomia.

d) Años de cultivo y plantas cultivadas, en el terreno destinado á la siembra de trigo para el concurso, debiéndose remitir a la Oficina de Agronomia una muestra de tierra de un kilo.

Art. 5º Inmediatamente después de la cosecha, deberán comunicar los siguientes informes:

a) Número de labores efectuadas, profundidad y épocas en que se hicieren

b) Fecha de la siembra, cantidad de semilla empleada por hectárea, método de siembra en líneas ó al voleo, con máquinas ó á mano.

c) Procedimientos empleados para enterrarlas.

d) Fecha de la floración.

e) Fecha de la siega y de la trille.

f) Rendimiento por hectarea.

Art. 6º La superficie destinada al cultivo para el concurso, no podrá ser inferior á cinco hectáreas, y cualquiera que sea su extensión, deberá quedar bien deslindada y exactamente medida.

Art. 7° Los premios serán adjudicados en cada región, á los cultivadores que obtengan el mejor trigo tierno ó de pan, teniendo en cuenta para su clasificación, los datos generales reunidos, el rendimiento por hectárea y la calidad del grano, deducida de los análisis fisicos-botánicos y fisiológicos, que se efectuarán en la Estación de ensayos y control de las semillas de la Oficina de Agronomia.

Art. 8º Las Escuelas de Agricultura, Quintas Experimentales y Estaciones Agronómicas, serán admitidas al concurso.

Art. 9° Los que hayan sido admitidos al concurso, tienen la obligación de comunicar al Jefe de la Oficina de Agronomia la época aproximada de la siega y de la trilla, por si aquella deseare hacer inspecciones, y remitirán una muestra de un kilo del producto cosechado.

Art. 10. Una Comisión compuesta por el Jefe de la División de Agricultura, el Jefe de la Oficina de Agronomia, los Jefes de las Secciones de Botánica y Semillas y un Inspector agrónomo, propondrán al Ministerio de Agricultura, los premios que juzguén necesario acordar.

Art. 11. Para que los premios establecidos puedan ser acordados, el número de los que tomen parte a los concursos, tendrá que ser superior á diez, en cada región. La Oficina de Agronomia está encargada de hacer las diligencias necesarias para la realización de este concurso, y ordenará las inspecciones que juzgue necesarias para constatar la exactitud de los informe que reciba, y las condiciones en que se efectúan los cultivos.

Art. 12. Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. Escalante.

IX

Aceptando un lote de terreno ofrecido para Campo de Experimentos y Criadero de Arboles en Claypole, Provincia de Buenos Aires, y nombrando Jefe de Trabajos Agrícolas Claypole.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Habiéndo decidido el Patronato de la Infancia, plantear en un terreno de su propiedad, situado en Claypole (Provincia de Buenos Aires), una Colonia Agrícola Educacional, formada con elementos del Asilo que sostiene esa benemérita institución, y atento lo convenido entre ella y el Ministerio de Agricultura, á los fines de una cooperación eficaz y mantenimiento de determinadas relaciones en lo referente á la ejecusión de los cultivos experimentales en la referida propiedad,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Acéptase el lote de terreno que ofrece, en calidad de préstamo, el Patronato de la Infancia, para el establecimiento de un Campo de Experimentos y Criadero de Arboles en la Colonia Agrícola Educacional que, bajo sus auspicios, se organiza en Claypole.

Art. 2° Nómbrase encargado del referido Campo y Jefe de trabajo agrícolas de dicha Colonia, al ex alumno diplomado de la Escuela Nacional de Vitivinicultura de Mendoza, señor Emilio J. Ferreira, con la asignación mensual de $ 150 m/n.

Art. 3º Destínase la suma de trescientos pesos mensuales, para los gastos generales de sostenimiento del mencionado Campo.

Art. 4° El Inspector General de Enseñanza Agrícola, Ingeniero Agrónomo Enrique M. Nelson, presentará una lista del material agrícola que repute adecuado á las necesidades actuales de la Colonia, á fin de ser adquirido por el Ministerio y donado al Patronato de la Infancia.

Art. 5° Queda bajo la dependencia de la Inspección General de Enseñanza Agrícola, el trámite de los asuntos que medien entre el Ministerio de Agricultura y el Patronato de la Infancia, por motivo de las relaciones creadas por este decreto.

Art. 6º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. Escalante.

X

Modificando los Decretos de 5 y 3 de Mayo de 1897, respecto á las condiciones en que se hará la admisión de alumnos en la Escuela de Vitivinicultura de Mendoza.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Habiéndose comprobado en la práctica que las condiciones de admisión de alumnos a la Escuela de Vitivinicultura de Mendoza, reclaman una modificación en lo relativo á la edad y grado de preparación de los aspirantes, y atento lo informado por la Inspección General de Enseñanza Agrícola,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Modifícase el inciso 1º del artículo 6º del Decreto de 5 de Mayo de 1897, que fija el mínimum de edad para el ingreso á la Escuela de Vitivinicultura de Mendoza, en la siguiente forma: «Tener por lo menos 17 años de adad», y el Decreto del 31 del mismo mes y año, que establece el grado de preparación exigida, en esta otra: «Rendir satisfactoriamente un examen de ingreso de que comprenda lectura, escritura, idioma nacional, geografía, aritmética, geometría é historia natural, conforme al programa establecido en la Escuela, ó presentar certificado de estudios que justifique la preparación correspondiente».

Art. 2° Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. Escalante.

XI

Acordando una devolución

Buenos Aires, Abril 29 de 1902.

Visto el presente expediente, por el cual don Gustavo Brener, en representación de don Paul Hallot, manifiesta que por error solicitó patente de invención por un aparato denominado «Perfeccionamiento en los frenos de caminos de hierro» (en revalidación) por el termino de 10 años de los cinco que era el ordenado por su mandante, cuya patente le fué revalidada bajo el Nº. 3269 y atento lo informado por la División de Patentes y Marcas,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Concédese á don G. Crener, en representación de don Paul Hallot, la devolución que solicita por la abonado de más al solicitar la revalidación de la patente de invención para un «Perfeccionamiento en los frenos de caminos de hierro», debiendo la División de Patentes y Marcas, hacer las anotaciones del caso, en lo que respecta al término de la patente de invención concedida á don Paul Hallot.

Art. 2° Líbrese orden de pago por separado, por la División de Contabilidad, á favor de G. Brener, apoderado de don Paul Hallot, por la suma de veinte pesos con sesenta y siete centavos moneda nacional ($ 20,67 m/n) á que asciende lo abonado de más en Tesorería General con fecha 9 de Enero del presente año, según consta del recibo Nº. 31, otorgado por la Contaduría General de la Nación.

Art. 3º Previa reposición de sellos, anótese, cúmplase y fecho, vuelva á la División de Patentes y Marcas, para su archivo.

Art. 4º Comuníquese y publíquese.

ROCA.
W. Escalante.

XII

Nombrando empleados.

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

Vista la renuncia presentada por don Guillermo Arias, del puesto de Ayudante en la División de Inmigración,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Acéptase la renuncia presentado por don Guillermo T. Arias, del puesto de Ayudante de Desembarco de la División de Inmigración, y nómbrase en su reemplazo al Escribiente de la misma don Natalio Maglio, y en reemplazo de éste al señor Gustavo Bohmer.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
W. Escalante.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

I

Actas del Jurado nombrado para informar sobre las propuestas presentadas para la construcción de un puerto en el Rosario.

SESIÓN DEL 20 DE ENERO DE 1902

Siendo las 2 h. 45 m. p. m., encontrándose reunidos en el salón contiguo al despacho del señor Subsecretario de Obras Públicas, Ing. Bustos Morón, los señores Miembros del Jurado, Ing. Elmer L. Corthell, Ing. Emilio Mitre, Ing. Enrique M. Lange é Ing. Luis Luiggi y el Secretario del Jurado Ing. Juan Darquier, el señor Subsecretario, manifestó, previa las presentaciones de estilo, que las propuestas presentadas para la construcción y explotación de un puerto en el Rosario, eran tres:

1º De la casa Pauling & Co., 2º de las casas Hersent et fils y Schneider et Cie., 3º de un sindicato formado por los señores Félix Allard, Luis Coiseau, Jean Cousin, Abel Couvreux, Jules Dollfus, Alexis Duparchy y Luis Viriot.

Que los planos, pliegos de condiciones, presupuestos etc., eran los que en ese momento entregaba y que las condiciones financieras de las propuestas, las tenía en su poder el Escribano Mayor de Gobierno, quien las entregaría ese mismo día.

Habiendo indicado el señor Subsecretario al Ingeniero Corthell, que tomara la presidencia provisional, éste así lo hizo.

No habiendo concurrido algunos miembros del Jurado, se resolvió esperar un momento. Poco tiempo después, llegaron el Ingeniero Otto Krause y el señor Pelayo Ledesma, faltando únicamente el señor Ingeniero Luis A. Huergo, quien según informes, se encontraba en Córdoba.

Una vez constituido el Jurado, el Ingeniero Luiggi manifestó, que ante todo deseaba saber si construido el puerto del Rosario tendría éste fácil acceso para buques de ultramar, destinado á hacer operaciones en él, es decir, si técnicamente era posible conservar el Río Paraná en condiciones de permitir fácil acceso hasta el Rosario.

El Ingeniero Corthell, contestó que esa era una cuestión resuelta afirmativamente, y que el dragado á efectuarse era relativamente de poca importancia, sobre todo; ahora que se puede eliminar el paso de La Paloma, haciendo la navegación por los ríos Bravo y Sauce.

El Ingeniero Mitre, pidió que se solicitaran datos relativos al producido del Puerto del Rosario en los tres últimos quinquénios.

El Ingeniero Luiggi, manifestó que no conociendo el Puerto del Rosario, deseaba visitarlo después de haber examinado los planos de las propuestas.

Después de un breve cambio de idea, se resolvió hacer esta visita colectivamente y partir para el Rosario en la noche del 23 de Enero y permanecer allí los días 24 y 25.

El señor Ledesma, puso de manifiesto, que no le sería posible asistir á la reunión del día 21, ni con regularidad á las siguientes, pero que desearía estudiar las condiciones financieras de las propuestas. Se resolvió sacar varias copias de estas condiciones para los señores Miembros del Jurado.

El Ingeniero Krause, preguntó si en el decreto en que se nombra las personas que han de componer el Jurado, no habrá alguna disposición referente á la forma de actuar el jurado, por lo que el Secretario leyó dicho decreto, el cual no da instrucciones al respecto.

Se procedió en seguida al nombramiento del Presidente, recayendo esta designación por unanimidad, en el señor Ingeniero Corthell.

Siendo las 5 p. m., llegó el Escribano Mayor del Gobierno, quien leyó, en presencia de los Miembros del Jurado, el Subsecretario y de los interesados, el acta levantada el día de la presentación de las propuestas, hecho lo cual, entregó al Jurado dicha acta y las propuestas financieras que estaban en su poder.

Se resolvió reunirse el día 21 á las 2 p. m., para ver conjuntamente los planos, pliegos de condiciones, etc., de las propuestas presentadas, levantándose en seguida la sesión siendo las 6 p. m.

Por indicación del señor Presidente, el Secretario dirigió una nota al señor Ingeniero Huergo avisándole del viaje al Rosario.

SESIÓN DEL 21 DE ENERO DE 1902

Ingeniero Corthell.
» Krause.
» Mitre.
» Lange.
» Luiggi.
» Darquier

Siendo las 2 p. m., y estando presentes los señores indicados al margen, se abrió la sesión.

El Secretario dió cuenta de haber recibido la siguiente nota del representante del Sindicato Francés:

Señor Presidente del Jurado, para el estudio de las propuestas para la construcción y explotación del Puerto del Rosario de Santa Fé.

En mérito de la observación hecha por el Señor doctor Paunero en representación de los señores H. Hersent et fils-Schneider et Cie, respecto á la omisión en que dice haber incurrido el *Sindicato Francés* que yo represento, me creo en el deber de dirigirme á ese Jurado exponiendo las mismas observaciones, que hice en el momento de firmarse el acta en el Ministerio de Obras Públicas y que no se consignó en ella por ser inoportuno hacerlo en tal acto.

Mis observaciones fueron las siguientes:

Que el *Sindicato Francés*, constituído en Sociedad Financiera y haciéndose solidarios cada uno de los siete miembros que lo componen de la obra que se comprometen á ejecutar, dada la reconocida capacidad financiera de cada uno de ellos, representaba tanto ó mayor garantía que la ofrecida por cualquier Banco, y por cierto incomparablemente superior á la ofrecida por los señores proponentes, representados por el señor doctor Paunero, que es quien ha objetado la muestra.

Es conocido que el capital nominal del Banco Francés es alrededor de dos millones de pesos oro y que por consiguiente no está en condiciones, para garantir una obra, cuya construcción representa según los propios proponentes un valor de cinco veces más. Luego, en vez de ser una garantía real como es la que ofrece el *Sindicato*, y como debe de suponerse sea la mente del Gobierno, no es más que una garantía moral ó de mera fórmula.

En virtud de estas observaciones, considero que correspondería exijir á ambas casas una garantía bancaria de verdadera importancia, ó de lo contrario que queden con las que han sido presentadas.

Dispuesto á aceptar cualquiera resolución que adoptase ese Jurado, tengo el honor de saludar al señor Présidente con mi mayor consideración.

P. P. Sindicato Francés,

J. P. Brediis, Cuyo 325.

Se procedió á examinar los planos de las propuestas presentadas.

SESIÓN DEL 22 DE ENERO DE 1902

Ingeniero Corthell.
» Mitre.
» Luigui.
» Krause.
» Lange.
» Darquier.

Estando presentes los señores al margen designados, se abrió la sesión á las 2 h. 15 m. p. m.

Se continuó examinando los planos y memorias descriptivas de los proyectos.

SESIÓN DEL 28 DE ENERO DE 1902

Ingeniero Corthell.
» Mitre
» Luiggi.
» Lange.
» Krause.
» Darquier.

A esta sesión asistieron los señores inscriptos al margen, abriéndose la sesión á las 2 p. m. Se continuó examinando las propuestas y se resolvió solicitar del representante de Pauling & Cº, remitiera cómputos métricos y precios unitarios que no había acompañado á su propuesta.

Se dió cuenta de haberse recibido la siguiente nota:

Buenos Airer, Enero 26 de 1902.

Al Sr. Presidente de la Comisión de las obras del Puerto del Rosario, Ing. E. L. Corthell.

OBRAS DEL PUERTO ROSARIO

Cumpliendo con lo manifestado verbalmente por Vd. tengo el agrado de elevar en el pliego adjunto los precios unitarios y cómputos métricos referentes á las partidas 2 y 3 del sumario de cálculos.

También un detalle de los cálculos demostrando cargas máximas en los puntos de apoyo y la fuerzas que ejercen las Vigas y las Trabas diagonales debido al peso de las grúas, wagones y mercaderías.

La diferencia que arrojan las sumas en el sumario de cálculos con lo que la planilla demuestra, añadido á su porcentaje correspodiente en el ítem 18, es la ganancia de la casa después de pagar el % de gastos que corresponde á su Administración.

Se entiende que para toda obra nueva, se añadiría á esos precios unitarios un 5 % para imprevistos y un 15 % para ganancias; es decir un 20 %.

Tendré el mayor gusto de suministrar más detalles si el Sr. Presidente lo desea.

Saludo al Sr. Presidente con mi más distinguida consideración.

P. V. Lander.

PROPUESTA PAULING & Cº. LDA. — PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº 3 del Sumario de Cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos referente á los muelles de madera

			$ o/s	$ o/s
1. Pilotes de madera dura colocados de carácter permanente, madera mano de obra, etc	M³	14.465	45,31	655.409,15
2. Madera dura para refuerzos:				
" " " travesaños................	"	32.006		
" " " depósitos	"	1.148		
	"	33.156	45,31	1.502.298,36
3. Piso de concreto..................	M²	40.500	2,30	93.150,00
4. Herrajes y obras en fierro en los tirantes de la vía de los pescantes..................	Kilos	395.000	0,16	63.200,00
5. Fierro forjado para anillos de pilotes, ligaduras y suncos		1.955.930		
Depósitos..................		15.918		
		1.971.848	0,166	327.326.76
6. Anillos de amarrazón, grilletes fierro forjado.......	"	16.320	0,253	4.128,96
7. Herrajes para los zapatos, una parte de fierro y otra de fundición..................	"	73.784	0,15	11.067,60
8. Fierro fundido para uñas de amarrazón, colocados sobre murallón..................	"	43.550	0,115	5.008.25
9. Precio adicional para colocación de pernos bajo agua	Nº	8.000	3,00	24.000,00
10. Excávasión con Priestman á lo largo del murallón..	MC.	50.000	0,46	23.000.00
11. Fierro galvanizado, canaleta 0,80 ancho para depósitos	ML.	1.596	0,50	957,60
				2.709.546,68

PROPUESTA PAULING & Co. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº. 2 del sumario de cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos referente al relleno del terreno ganado

			$ oro	$ oro
1. Colocación de emparrillados comprendiendo 1 m. de trabajo de fajina, con 1/2 tonelada ó sea 33 cm. d piedra	M3	366.024	4 18	1.529.980 32
2. Arena y arcilla en el corazón de la base	"	103.020	0 60	61.812 —
3. Piedra bruta al pie del emparrillado	"	68.690	4.815 —	330.942 35
4. Piedra bruta chica sobre el emparrillado	"	164.356	2 89	474.988 84
5. Declive de piedra bruta	M2	15.790	1 10	17.369 —
6. Pared de piedra bruta en seco	M3	16.200	4 40	71.280 —
7. Piedra bruta en cemento	"	16.182	9 —	145.638 —
8. Revestimiento de la pared con concreto ó piedra 0.70 x 0.30	"	391	13 20	5.161 —
Total				2.637.971 51

PROPUESTA PAULING & Cº LDA.—ROSARIO

Cálculos demostrando cargas máximas en los puntos de apoyo, y las fuerzas ejercidas en vigas, en trabas diagonales, debido al peso de gruas wagones y mercaderías.

1) *Primer método de cargar:*

	M2	Toneladas
Una carga distribuída de 2 toneladas por metro cuadrado, sobre el muelle y una carga distribuída de una tonelada por metro cuadrado sobre el piso del almacén de tránsito		
Superficie del muelle por cada 5 metros corridos	44	1 —
Peso de mercaderías sobre esta área		88 —
" concreto, rieles, ángulos, etc.		8 —
Superficie del almacén de tránsito por cada 5 metros corridos	110	
Peso de mercaderías sobre esta superficie		110 —
Peso de piso de concreto		32 50
" largueros y vigas, etc.		20 —
" techo del almacén		7 50
" una grua		1 —
Carga total de la armadura por división de 5 m según este método de cargar		267 —

Esta carga se distribuye entre los estacones, en las proporciones siguientes y las cargas sobre las trabas constan en el dibujo adjunto.

	Toneladas
Estacón Nº 1	31 —
" " 2	61 —
" " 3	68 —
" " 4	69 —
Sobre la pared	38 —
Total	267 —

2) *Segundo método de cargar:*

	Toneladas
Carga máxima que las grúas y wagones del ferrocarril pueden encima del muelle juntar con la carga distribuída de una tonelada por metro cuadrado sobre el piso de almacén de tránsito	
Una grúa móvil de 5 toneladas puede ejercer una presión de 28 toneladas sobre un "Chook", estando ellos á 5.03 metros aparte	
La carga ó presión máxima de uno de los estacones Nos. 1 ó 2 será de	28 —
La carga en el otro estacón Nº. 1 ó 2 será	3 —
Un wagón de 38 toneladas en la vía ancha puede echar una carga de 9.9 toneladas en cada riel, en una división de 5 m. por consiguiente	
La carga total debida á los wagones de ferrocarril, será de	40 —
Peso de la superstructura como en caso Nº 1	179 —
Peso total:—Grúas, wagones y la fábrica	250 —

Esta carga está distribuída entre los estacones en la proporción siguiente:

	Toneladas		
Estacón Nº 1	41.50	ó	16 50
" " 2	37.50	ó	62.50
" " 3	63.50	ó	63.50
" " 4	69 —	ó	69 —
En la pared	38.50	ó	38.50
Totales	250 —	ó	250 —

Presión sobre la base del dique ó muro de reclamación, debida á la carga de fajinas, piedra, arena y arcilla y la carga del Almacén de Tránsito.

	Toneladas por M2
Debida á fajinas y relleno de arena	10.32
Id id id piedra bruta	1.54
Id id id pared	0.57
Id id id arena detrás	6.56
Id id id carga sobre Almacén de Tránsito	0.48
Carga total por metro cuadrado	19.47

Se resolvió, igualmente, hacer una visita colectivamente á las Obras del Dock Sud de la Capital el dia 30 de Enero á la que prometieron asistir los señores ingenieros Corthell, Luiggi, Lange, Krause y Darquier, excusándose el Ingeniero Mitre de no concurrir por motivos de salud.

SESIÓN DEL 30 DE ENERO DE 1902

Ingeniero Corthell, » Krause, » Luiggi, » Lange, » Darquier.

Estando presentes los señores indicados al margen, se abrió la sesión á las 3 p. m.

Se dió lectura de una carta del Ingeniero Mitre, en la que se excusaba de asistir á esta sesión por tener necesidad de ausentarse al campo por motivos de salud.

Dió cuenta de haberse enviado, en cumplimiento de la resolución de fecha 28 del corriente, al representante de la casa Pauling & Cº., la siguiente resolución:

Buenos Aires, Enero 29 de 1902.

Señor Ingeniro, P. V. Lander.

Hotel «Phoenix» San Martín 780.

El Jurado nombrado para informar sobre las propuestas presentadas para construir y explotar el Puerto del Rosario, desea conocer los precios unitarios y análisis de precios que se han aplicado para establecer el presupuesto de la propuesta Pauling, y Cª. y especialmente los correspondientes á los números 1, 4, 5, 6, 9, 10, 11 y 12 de dicho presupuesto.

Esperando que se servirá suministrar los datos pedidos á la mayor brevedad.

Lo saluda atentamente.

Juan Darquier.
Secretario.

Se resolvió que el Ingeniero Curutchet, Ayudante del señor Corthell, hiciera una comparación, de los puntos de las tres propuestas, indicadas en la siguiente planilla formulada por el señor Ingeniero Luiggi;

RASGOS PRINCIPALES Y ANÁLISIS

Terreno de fundación

1. Naturaleza que suponen del terreno.
2. Profundidad á que llegan.
3. Resistencia del terreno sobre la cual basan los cálculos.
4. Presión máxima á que hacen trabajar el terreno.
5. Comparar esta presión con la admisible para el caso de que se trata.
6. Investigar la presión efectiva admisible á varias profundidades por el clavado de los pilotes.

Muelles

7. Tipos y rasgos de cada tipo. (madera, aire comprimido).
8. Profundidad del agua frente al muelle y si se conforma con el programa.
9. Desarrollo del frente.
10. Superficie total superior.
11. Costo por metro lineal y por metro cuadrado de superficie.
12. Varadero, rasgos.
13. Medios de atraque para cabotaje.
14. Embarcadero flotante.
15. Accesorios.

Edificios

16. Tipo y clase.
17. Materiales de construcción.
18. Superficie cubierta.
19. Peso que suponen sobre cada m². de piso.
20. Altura libre de cada piso.
21. Volumen ó capacidad para marcaderías.
22. Costo por metro cuadrado y por metro cúbico.
23. Fundaciones: ver si están incluídas en los presupuestos.

Elevador.

24. Tipo: breve descripción
25. Capacidad para depósito.
26. Potencialidad de trasbordo desde los wagones
27. Potencialidad para embarque.
28. Secadores: reseña
29. Tipo de maquinaria, número de máquinas ó dinamos y su poder.
30. Clase de materiales.
31. Cañería de incendio.
32. Desagüe de lluvia.
33. Iluminación: tipo, número y poder.
34. Costo total.

Instalación

35. Grúas: clase, número, fuerza de cada tipo
36. Número de wagones que permiten.
37. Desarrollo de cañerías ó conductores.
38. Distancia entre las bocas de toma.
39. Válvulas de seguridad: número.
40. Acumuladores: número, tipo y peso.
41. Motores: número, tipo, poder (si es posible en m³ de agua bombeada por hora al acumulador.)
42. Calderas.
43. Accesorios: cabrestantes, eyectores de incendio, trasbordadores, etc.

Luz

44. Calderas: ¿son comunes con las de la maquinaria hidráulica?
45. Número y tipo de dinamos y de sus motores.
46. Poder expresado en kilo watts efectivos (si se puede).
47. Acumuladores.
47 bis. Desarrollo de conductores.
48. Lamparas de arco: número, tipo, intensidad de cada lámpara, (candle power) superficie total que alumbran y por cada lámpara.
49. Lámpara de incandescencia, número y tipo, intensida, superficie total que ilumina y por lámpara.

Vías férreas y empalmes

50. Trocha , tipo.
51. Desarrollo de la trocha triple ó de c/u de ellas:
52. Desarrollo de contrarieles
53. Peso de los rieles por metro lineal.
54. Peso total del sitema de rieles.
55. Número de cambios y cruzamientos.
56. Trasbordadores: número.
57. ¿Proveen locomotoras de servicio y accesorios?
58. Básculas para wagones: número y poder.
59. Balasto: clase de material.

Calzadas

60. Tipo de calles para carros: ancho y desarrollo.
61. Superficie de empedrado (macadam) y adoquinado.
62. Costo total.

Varios

63. ¿Han previsto lo necesario para desaguar las aguas de lluvia de los edificios?
64. ¿Han previsto aguas corrientes para beber é incendios?.
66. Baños y letrinas.
66. Reja aduanera: tipo, desarrollo y costo.

Corrección del río

67. Tipo de consolidación de las islas.
68. Desarrollo de las defensas y volumen (si es posible).
69. Costo de las obras de defensa.
70. Valizas y boyas de amarrazón: tipo y número.
71. Faros ó luces de señalamiento.
72. Costo de todas estas instalaciones.
73. Ancho y sección del canal que dragan.
74. Volumen total del dragado.
75. Costo unitario del dragado y transporte en terraplén.
76. Dragas y accesorios: tipo, número y poder.
77. Costo total, y si este costo está incluído en el dragado ó á parte.
78. Precios unitarios comparados.
79. Presupuestos parciales y totales.

Se resolvió, igualmente, esperar para volver á reunirse á que el Ingeniero Curutchet presentara el trabajo que se le ha encomendado.

Siendo las 5 h. 50 m. p. m., se levantó la sesión.

SESIÓN DEL 27 DE FEBRERO DE 1902.

Ingeniero Corthell.
» Huergo.
» Krause.
» Luiggi.
» Lange.
» Darquier.

A las 8 h. 30 m. a. m., estando presentes los señores al margen indicados, se dió principio á la sesión.

El Secretario leyó las resoluciones tomadas en las sesiones de los días 20, 21, 22, 28 y 30 de Enero de 1902, conviniéndose que se levantara acta de ellas.

Se dió cuenta de haberse enviado una nota al señor P. Ledesma, pidiéndole haga un estudio financiero comparativo de las 3 propuestas.

En seguida se dió lectura de las siguientes notas y telegramas:

Del Ingeniero Soulages, acompañando los datos siguientes que le habían sido pedidos:

TONELAGE DE IMPORTACIÓN

1896	Muelles fiscales	60.223
"	Muelles particulares	134.210
	Total	194.433
1897	Muelles fiscales	78.952
"	Muelles particulares	142.951
	Total	221.903
1898	Muelles fiscales	100.988
"	Muelles particulares	169.736
	Total	270 724
1899	Muelles fiscales	107.726
"	Muelles particulares	264.404
	Total	372.230
1900	Muelles fiscales	122.153
"	Muelles particulares	183.219
	Total	305 372
1901	Muelles fiscales	123.261
"	Muelles particulares	223.058
	Total	346.319

DE EXPORTACIÓN

1896	708.173
1897	289.722
1898	708 691
1899	1270.817
1900	1214.992
1901	1073.316

RECAUDACIÓN POR DERECHOS DE GUINCHES Y DE MUELLAJE

Años	Guinches $ oro	Muellaje $ oro
1897	39.749.79	5.785.30
1898	50.297.37	8.108.39
1899	34.669.80	6.569.49
1900	31.594.10	6.168.46
1901	37.560.18	8.484.30
Totales	193.871.24	35 115.94

GASTOS DE EXPLOTACIÓN EN LOS MUELLES FISCALES DESDE 1897 Á 1901.

Por varios pagos.... $ 82.957.17
Por jornales de peones " 60.000.— $ 142.957.17

Son ciento cuarenta y dos mil novecientos cincuenta y siete pesos diecisiete centavos moneda nacional.—*E. Soulages.*

Del Ingeniero Lander, las notas que se transcriben:

Buenos Aires, Enero 30 de 1902.

Al señor Presidente de la Comisión del Puerto del Rosario, Ingeniero E. L. Corthell.

Presente.

OBRAS DEL PUERTO ROSARIO

Señor:

Contestando á la nota de fecha 29 del corriente, mandada por el señor Secretario de la Comisión, me es grato adjuntarle los precios unitarios y y cómputos métricos referentes á las partidas 4, 5 y 6 del Sumario de Cálculos.

En la brevedad posible remitirle á Vd. los detalles de las otras partidas pedidas por la Comisión.

Saludo al señor Presidente con mi distinguida consideración.

P. V. Lander.

PROPUESTA PAULING Y CIA. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO.

Partida nº 4 del Sumario de Cálculos. Cuadro demostrativo de los precios.

TINGLADOS Y DEPÓSITOS

Son 53550 metros sup. á razón de 22.50 o/s. m. s. .... 1.204.875.

De acuerdo con los planos y pliego de condiciones.

PROPUESTA PAULING & CO. LIMITADA.
PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº 5 del sumario de cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos

BARADERO PARA CABOTAGE

	$ o/s	$ o/s
1) Excavación en los fundamentos de la pared m³ 420	0,60	252 00
2) Maderamen, pilotaje y material m³ 838	47,40	39.721 00
3) Herrajes, tornillos, etc., Nº 25.685	0,17	4.366 45
4) Herrajes, zapatos kilóg. 13.914	0,16	2.226 24
5) Adoquinado de piedra 0.150 espesor 1522 m³	5,28	8.036 16
6) Relleno de piedra suelta m³ 3182	3,15	10.023 30
7) Relleno de tierra, etc. m³ 2771	0,60	1.662 60
8) Piedra bruta sobre pared en seco 2161 m³	8,80	20.745 60
		87.033 35

PROPUESTA PAULING & CO. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO.

Partida Nº 6 del Sumario de Cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos. Baradero patente para reparación de buques.

			o/s	o/s
1) Maderamen y pilotaje permamente 0,60 x 0,60	M³	2.040	45 31	108.324 —
2) Id id id 0,30 x 0,30	»	794	40 —	31.760 —
3) Id id id refuerzos travesaños	»	3.221	45 31	145.943 51
4) Id id id Bajo de agua	»	1.000	70 —	70.000 —
5) Id piso 0,076 espesor	»	262	40 —	10.480 —
6) Fierro forjado para tornillos	Nº	55.539	0 16	8.886 24
7) Id id id para zapatos	»	20.808	0 15	3 121 20
8) Extra para colocar tornillos baja agua	»	2.000	3 —	6.000 —
9) Piedra suelta para relleno	M³	30.360	3 —	91.080 —
10) Arreglo de la piedra bajo agua	M²	6.400	1 —	6.400 —
11) Adoquinado de piedra	»	1.462	5 20	7.602 40
12) Id id id bajo de agua	»	4.725	7 —	33.075 —
13) Extra para amarras	Nº	10	90 —	900 —
14) Excavación bajo agua	M³	23.750	0 50	11.875 —
15) Casa de máquinas teniendo una capacidad de	»	480	6 —	2.880 —
16) Cimientos	»	»	»	2.000 —
17) Maquinaria de Day y Summer's	»	»	»	25.000 —
				565.326 95

Buenos Aires, Enero 31 de 1902.

Al Señor Presidente de la Comisión del Puerto del Rosario Ingeniero E. L. Corthell.

Presente

OBRAS DEL PUERTO DEL ROSARIO

Señor:

Contestando á la nota fecha 30 del corriente, mandada por el señor Secretario del Jurado, me es grato adjuntarle una esplicación relativa al precio en el sumario de cálculos referente al Elevador de Cereales.

Además le remito copia de una carta de los constructores del elevador, en contestación á nuestra pregunta á ellos, sobre la gran diferencia que había entre el precio dado por el Gobierno y el suministrado á nosotros.

Como Vd. puede ver, el precio de $ 300.000 oro sellado, era el precio de un elevador en los Estados Unidos, y el montaje del elevador costará, según los datos de la casa constructora mucho más que el valor del material.

Adjuntamos los precios unitarios y cómputos métricos referente á las partidas números 9, 10, 11, 12 y 15.

Saludo al señor Presidente de la Comisión, con mi más distinguida consideración.

P. V. Lander.

PUERTO DEL ROSARIO—PROPUESTA DE PAULING Y CIA. LTDA—ELEVADORES DE CEREALES

El peso total del elevador es de 14000 toneladas

	Pesos oro
Precio del elevador en los Estados Unidos	420000
Flete y seguros	140000
Montaje 14000 ton. á 38 $ oro los 1000 kilos	532000
Hormigón.....1500 toneladas á 10 $ oro	15000
	1.107000

COPIA DE LA CARTA DE LOS SEÑORES JAMES STEWART Y Cª. MESSRS PAULING Y Cª.

Señores:

Acabo de regresar y he visto su telegrama, con referencia á la diferencia entre el precio dado por el señor Corthell y el que ha sido suministrado por nuestra casa por intermedio del señor Taylor, cuando él estuvo en Londres esta semana.

Como hemos dicho en nuestra contestación telegráfica el precio referido por el señor Corthell en el pliego, es para el suministro de un elevador en los Estados Unidos y ese precio fué dado en una fábrica (hace dos años) en que los materiales y otras provisiones eran excepcionalmente bajos. El precio era para un elevador sin una transportadora á un edificio que se colocaría paralelo á la línea del malecón. Solamente incluiría un edificio para descargar wagones y cargar de nuevo en los vagones, no tenía comunicación con el río ni lago marino.

Nuestra propuesta á Vds. para Rosario incluye un lago marino con la capacidad de descargar 5000 bushels por hora, pero creo que nuestra carta descriptiva no mencionaba esto.

S.S.S.

James Stewart y Cª.

PROPUESTA PAULING CO. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº 9 del Sumario de Cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos referente á las Vías Férreas.

			$ o/s	$ o/s
1) Vía férrea, incluyendo 3 rieles, pesando 37 kilos por metro, y durmientes de madera dura 2,75m x 0,24 m x 0,12m 75m centros Balastre 2 c. m. por metro de línea incluyendo colocación, etc.	M. L.	21.212	9 60	203.635 —
2) Agujas y cruces completos con maderamen, palancas, cojines y colocación				43.580 —
3) Adoquinado y camino entre la vía	M²	42.681	1 80	76.825 80
4) Vía colocada al largo del malecón sobre madera longitudinal, con ángulos de protección, pesando 7 kilos por metro, pernos, eclisas y clavos	M.L.	4.823	5 —	24.115 —
5) Agujas y cruces sobre muelle del malecón, incluyendo la madera extra				17.369 —
6) Para-golpes Nº 9			90 —	810 —
7) Toma de agua Nº 3			700 —	2.100 —
8) Señales				12.000 —
Total				380.434 80

Material

Rieles á razón de $ 35 oro la tonelada.
Eclisas » » 45 »
Pernos » » 100 »
Clavos » » 75 »
Durmientes » » 2,25 cada uno.

PROPUESTA PAULING & CO. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO.

Partida Nº. 10 del Sumario de Cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos

CAMINOS Y CLOACAS

			$ oro	$ oro
1) Preparando la superficie de los caminos	m²	69.875	0.25	17.468 75
2) Base con piedra	»	33.200	1.00	33.200 00
3) Adoquinado de piedra	»	38.355	4.80	184.104 00
4) Cimientos de hormigón para piedra 8 á 1	»	38.355	1.50	57.532 50
5) Orilla piedra dura, 0,4 á 1. concreto (0,30 x 0,15 m, 1 m.)	»	3.360	0.75	2.520 00
6) Formado vereda 2,00 m. de ancho con piedra y cimiento	»	6.720	1.00	6.720 00
7) Desagüe al río bajo el muelle carena	»	2.000	1.00	2.000 00
				303.544 50

PROPUESTA PAULING & Cº. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº 11 del sumario de cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos.

AGUAS CORRIENTES

			$ o/s	$ o/s
1) Cañería de fierro fundido de 6" colocado	Ml.	1.700	3.00	5.100,00
2) Id id ramales de 4"	"	301	2,00	602,00
3) Id id calderas de id	"	50	2,00	100,00
4) Id id al largo depósitos de 3"	"	644	2,00	1.288,00
5) Id id elevador de cereales de 3"	"	137	2,00	274,00
6) Extras T's de 4" y 6"	Nº.	8	12,00	96,00
7) " N's " 6" y 3"	"	7	9,00	63,00
Válvulas y Cajas				
8) Diam. 6"	"	3	40,00	120,00
9) " 4"	"	12	30,00	360,00
10) " 3"	"	20	20,00	400,00
11) " 2"	"	16	15,00	240,00
12) " 1"	"	30	12,00	360,00
13) Cañería de fierro dulce en frente Tinglado de 3"	Ml.	805	2,50	2.032,50
14) Ramales sobre muelle al Oeste de 3"	"	184	25.00	4.600,00
15) " á los edificios públicos de 2"	"	90	1,50	135,00
16) Extra T's de 3" ó uniones	Nº.	20	2,00	40,00
17) " " de 2" ó "	"	12	1,50	18,00
Cañería de fierro dulce para depósitos y tinglados				
18) de 2" diámetro	Ml.	700	1,50	1.050,00
19) de 1" "	"	980	1,00	980,00
20) Hidrantes de 3" diámetros sobre muelle	Nº.	20	5,00	100,00
21) " de 2" para depósitos y tinglados	"	56	3,00	168,00
22) Cañería de plomo de 3/4 diámetro	"	56	12,00	672,00
				14.658,00

PROPUESTA PAULING & CO. LD.—PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº. 12 del Sumario de Cálculos.—Cuadros demostrativos de los precios y cómputos métricos

TALLERES NACIONALES

				$ o/s	$ o/s
1) Maderámen, (dos pilotes bajo cada columna: Pilotes 108x2x10m00 X 30x30 194m00. Travesaños 100x2m00 X 30x30 19. 50	m³	213 50		40.00	8.540 00
2) Herraje, zapatos para pilotes 216x18 3888. Zunchos tornillos 500	ks	4388	—	0.15	658 20
3) Hormigón 6: 1 base para columnas Nºs. 216x1.00x1 00x0.75.	m³	162	—	12.00	1.944 00
4) Piso de hormigón área 156,00 m. x 27 m. sup.	m.s.	4212	—	2.00	8.424 00
5) Hormigón para cimientos de las máquinas	m³	500	—	12.00	6.000 00
6) Hormigón 4: 1, para maquinaria	»	80	—	15.00	1.200 00
7) Excavaciones para cimientos	»	2000	—	0.30	600 00
8) Todo el fierro para armazones, soportes, etc.					48.990 00
9) Almacenes					4.800 00
10) Desagüe					1.200 00
11) Aguas corrientes					4.850 00
12) Desarme y montaje de la maquinaria existente					6.000 00
					93.206 20

Al señor Presidente de la Comisión Obras del Puerto Rosario, Ingeniero E. L. Corthell.

Presente.

Señor:

Tengo ahora el placer de adjuntarle los datos referentes al dragaje y el trabajo de fascina que se necesitan en la corrección del Río Paraná la cantidad de dragaje que hay que efectuar en frente del murallon segun lo calculado es de 7. 000, 000 m³ y de cuyo dato no podemos controlar, aunque nos hemos basados en nuestra propuesta sobre esa suma, el sistema de fascina que pensamos emplear en las obras de corrección, consisten en una envoltura de tejido de alambre, llenado de fascinas, y cargado en su centro con piedra ó bolsas de arena, la disposición de esos colchones tienen que ser muy bien estudiados mientras que dure la construccoión de la obra y será hecho paulatinamente, poco á la vez, estudiándose sus efectos, no habría nada extraño que debido al dragaje solamente, se llegase á suceder más efectos que lo que se anticipaba.

Los datos sobre el item número 7 serán remitidos á la brevedad posible y los datos explicativos que Vd. pide en su nota que acaba de serme entregada.

Saludo á Vd. con mi mayor consideración.

P. V. Lander.

PROPUESTA PAULING & CO. LD.—PUERTO DEL ROSARIO.

Partida Nº. 1 del Sumario de Cálulos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos.

DRAGADO Y CORRECCIÓN DEL RÍO

			$ o/s	$ o/s
Dragaje con chupadora y depósito del material atrás del malecón	m³	4.300 000	0.25	1.075 000 00
Dragaje con baldes, y depósito del material en otro sitio	»	2.700 000	3.75	1.013 500 00
Corrección del río, facina con tejido metálico y cargado de arena ó piedra	»	145 000	3.82	553 900 00
				2.641 400 00

Hemos calculado una cantidad mas ó menos de 145.000 metros cúbicos de facina para colocarse en cantidades según las necesidades que exigen la corrección del río.

El precio de $ 3,82 o/s es un promedio que hemos tomado, tomándose en cuenta que en algunas partes la obra presentará muchas más dificultades que en otras, y en este precio se incluye todo el material, mano de obra, transporte, etc.

Las necesidades que exigen la corrección del río, se hará de acuerdo con los representantes de Gobierno.

Buenos Aires, Febrero 5 de 1902.

Al Señor Presidente de la Comisión de las Obras del Puerto del Rosario, Ingeniero Don E. L. Corthell.

Presente.

Señor:

En contestación á su nota de ayer, tengo el agrado de informarle que no hay error en nuestra propuesta.

De cualquier modo es la intención de provéer la instalación eléctrica propuesta por Amstrong, puesto que créemos siempre más conveniente tener bastante fuerza motríz.

Referente al Elevador, la casa Stewart propone un sistema completo de máquina á vapor, que se puede, si así lo desea la Comisión, cambiarla por un sistema completo de motores, que funcionarán á electricidad, cuya energía sería suministrada por la usina principal; cuando se estudiaron los dos sistemas se llegó á la conclusión, que el valor completo del sistema de vapor, compensaria más ó menos el costo de la instalación con motores.

No hay duda que usándose electricidad, el primer costo sería mayor, pero éste sería compensado por el costo bajo de operar la instalación, siendo la energía que se utilizaría en proporción al trabajo hecho.

Saludo al Señor Presidente con mi mas alta consideración.

P. V. Lander.

Buenos Aires, Febrero 12 de 1902

Señor Presidente de la Comisión de las Obras del Puerto del Rosario.

Estimado Señor:

Confirmando nuestra conversación con respecto á la oferta que tuvo Vd. la bondad de hacerme á efecto de que pudiera yo tener acceso á los planos y precios de las solicitudes rivales para la construcción del Puerto del Rosario, por la presente vengo á dar á Vd. las gracias por su atención, haciéndole saber que de ninguna manera deseo obtener los datos ofrecidos, toda vez que ellos podrían inducir en mi el deseo de alterar la propuesta que he presentado, en algunos de sus puntos, lo que es imposible hacer en el estado actual de las cosas.

Prefiero ignorar las condiciones de los concurrentes, como también prefiero que ellos no se informen de los datos y cálculos presentados por mí, por no parecerme formal en el estado actual de las cosas, y no dudo que Vd. y la Comisión que tiene el honor de presidir se opondrá enérgicamente.

Con este motivo saludo á Vd. muy atte.

P. V. Lander.

Buenos Aires, Febrero 17 de 1902.

Al Señor Presidente de la Comisión de las Obras del Puerto del Rosario, Don E. L. Corthell.

Señor:

Tengo el agrado de acompañar los datos referentes á la maquinaria elétrica é hidráulica que hemos propuesto para las obras del Rosario.

Los precios son unitarios, y los materiales procedentes de fábricas renombradas, cuyos nombres estarán á disposición de la Comisión para su selección.

Saludo al Señor Presidente con mi consideración más distinguida.

P. V. Lander.

PROPUESTA PAULING & CO. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº 7 del sumario de cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos.

GRUAS Y MAQUINARIA HIDRAÚLICA

Se necesita para fuerza hidráulica la misma fuerza tratando de la usina generadora, como para la electricidad:

		$ oro sell.
21	Pescantes movedizos de 2000 kilos, á $ 6000	126.000
2	Pescantes movedizos de 5000 kilos, á $ 10.000	20.000
1	Pescante fijo de 25.000 kilos, á $ 30.000	30.000
100	Pescantes para depósitos, de 1000 kilos, á $ 4000	400 000
28	Pescantes para depósitos, de 1000 kilos, á $ 3000	84.000
20	Cabrestantes de 1000 kilos, á pesos 2500	50.000
7	Pescantes de 2000 kilos, á pesos 6000	42.000
3	Acumuladores de 20 x 35, á pesos 6000	18.000
46	Válvulas, á $ 150	6.900
180	Hidrantes, á $ 60	10.800
24	Válvulas de seguridad, á $ 80	1.920
6300	Metros de cañería, á $ 12	75,600

PROPUESTA PAULING & CO. LDA.—PUERTO DEL ROSARIO

Partida Nº 7 del sumario de cálculos.—Cuadro demostrativo de los precios y cómputos métricos.

GRUAS, MAQUINARIA Y LUZ ELÉCTRICA

		$ oro sell.
6	Calderas Babcok y Willcox, de 415 caballos indicados, cada una	45.650
6	Calentadores á vapor	8 500
1	Economizador	10.000
1	Tanque para 125.000 litros	800
3	Bombas para alimentar cada una 30.000 litros por hora	2.100
1	Chimenea de 150 piés x 10'	2.000
	Cañería de escape, de alimentación de fuerza y válvulas	12.000
5	Máquinas de triple expansión, de 800 B. H. P.	150.000
1	Máquina de triple expansión, de 400 B. H. P.	14.000
5	Condensadores superficiales	25.000
1	Pescante para la casa de máquinas	2 500
1	Tablero de distribución	10.500
	Los alimentadores para la red.	43.680
21	Pescantes movedizos de 2000 kilos, á $ 7000 cada uno	147.000
2	Pescantes movedizos de 5000 kilos, á $ 11.000 cada uno	22.000
1	Pescante fijo de 25.000 kilos, á pesos 25 000	25.000
100	Pescantes fijos de 1000 kilos, á $ 3000 cada uno	300.000
28	Pescantes para depósitos de 1000 kilos, á $ 3500 cada uno	98.000
20	Cabrestantes de 1000 kilos, á pesos 2000 cada uno	40.000
7	Pescantes de 2000 kilos, á pesos 7000 cada uno	49.000
70	Lámparas de arco completas, á pesos 40 cada una	2.800
1200	Lámparas incandescentes, completas con cables	6.000
	Pesos oro sellado	1.026.530

Buenos Aires, Febrero 25 de 1902.

Señor Presidente de la Comisión de las Obras del Puerto del Rosario. Ing. E. L. Corthell.

Presente.

Señor:

Ampliando mi carta de fecha Enero 31, referente á los elevadores de cereales, tengo autorización de la casa matriz en ofrecerle un elevador de cereales según los límites de precio que la Comisión indica.

La casa Pauling y Cª. Ld. para su selección, se compromete suministrar una variedad de tipos de elevadores de varios precios, añadiendo al precio de la casa constructora, el 10 % para gastos de administración.

De nuevo me es grato manifestarle que no hay absolutamente equivocación en el precio que hemos elevado para el elevador que hemos propuesto, de acuerdo con los planos que Vd. ya conoce.

Nuestros precios han sido confirmados de Londres.

Espero que el Sr. Presidente tendrá en cuenta esta nota, al hacer su informe final.

Saludo á Vd. atte.

P. V. Lander.

Del señor P. Ledesma las notas y un telegrama comunicando no poder asistir á la reunión de hoy, y el envío de su estudio financiero que se trascribe:

Rosario, Febrero de 1902.

Señor Ingeniero Elmer L. Corthell, Presidente del jurado nombrado por el P. E. de la Nación para el estudio de las propuestas del Puerto del Rosario.

Buenos Aires.

Cumplo el encargo que ha tenido á bién confiarme por su nota fecha 4 del corriente, en nombre de la Comisión que Vd. preside, encomendándome el estudio financiero y comparativo de las propuestas presentadas para la construcción del Puerto del Rosario.

En breves términos he de concretar las observaciones que me ha sugerido su estudio, esperando de la benevolencia de mis colegas sabrán disculpar cualquier omisión en que pudiera incurrir. Sumamente satisfactorio me ha sido el cumplimiento de este encargo, convencido íntimamente como lo estoy, de los anhelos del país y especialmente de los de ésta ciudad, que de largos años atrás vienen reclamando la ejecución de esta obra tan indispensable como necesaria para el engrandecimiento de diez provincias argentinas. No podía, pues, en el caso presente, en que vamos á colocar el último jalón, negarle el humilde concurso de mis fuerzas.

Y ha sido tanto más satisfactoria mi tarea, cuanto he visto complacido la concurrencia de los capitales extranjeros al llamado del Excmo. Gobierno de la Nación, en una forma ámplia, que asegura la construcción de un puerto grande y cómodo, tal cual lo ha querido el Excmo. Gobierno al establecer las bases de licitación y en armonía también á la importancia de la inmensa zona del país que vá á servir y en relación al crecimiento y desarrollo de esta hermosa ciudad que es y será admiración de propios y extraños.

Repito, señor Presidente antes de entrar al estudio de las propuestas, los conceptos finales de vuestro informe al aprobar las bases y condiciones que han servido á la licitación, deseando que ellas sean interpretadas fielmente por la Comisión encargada de su estudio.

"Se puede asegurar que la fundación de un puerto de primera categoria en el Rosario, con canales de acceso adecuados, revolucionará completamente el comercio y la industria de esta República.

Es esa también la aspiración nacional y en primera línea, la de la asociación popular en cuyo nombre y representación formo parte del Jurado nombrado por el Excmo. Gobierno de la Nación

Ofrezco á Vd. las consideraciones de mi particular estimación.

P. Ledesma.

ANEXO B.

PROPUESTA SINDICATO FRANCÉS

Toma á su cuenta la construcción del Puerto según dos tipos y por plazos que varían con ellos. Construirá el puerto en el término de 5 años, obligándose á terminar á los dos y medio años los dos primeros kilómetros, contando del extremo Sud.

1er Tipo—Construcción que llaman *Betón Armado*. Piden la concesión por 35 años y su costo, incluso intereses intercalarios, gastos de emisión de títulos, etc. Lo presupuestan en $ 13.579,200 oro sellado.

2o Tipo—Muelles de madera. Piden la concesión por 30 años y su costo incluso intereses intercalarios, gastos de emisión de títulos, etc. Lo presupuestan en $ 12. 470, 400 oro sellado.

En ambos casos se pagan las obras con el producido de la explotación, pero no ofrecen construir por cuenta del Gobierno.

Dicen en la propuesta: Art. 1o El Gobierno Nacional concederá la explotación del Puerto por un período de tiempo de 30 años, 2o Tipo—A contar de la fecha de la aprobación de la propuesta.

Al tratar el otro tipo, dice el Art. 1o: El Gobierno Nacional concede á la empresa la explotación del Puerto por 35 años. En la convención á fojas 4. Art. 1o No indica plazo y en el Artículo 10, indica que la explotación comenzará recién despues de terminar el primer kilómetro de muelles y sus accesorios. Debe quedar entendido que los plazos de explotación comenzarán á correr desde esta última época á fin de dar mayor claridad, por que no sería posible entregar la explotación del puerto á la empresa desde el momento que se aprobase su propuesta.

PARTICIPACIÓN DEL GOBIERNO EN LOS BENEFICIOS

La Empresa ofrece con aliciente al Gobierno una parte de los beneficios que le produzcan la explotación del puerto. Esta consiste en:

I—I o/o del producto bruto del puerto, sea él cual sea.

II—Además 25 o/o del producido líquido á partir de 900.000 $ oro sellado del producido líquido.

Se entiende esta última parte que la Empresa ofrece el 25 o/o sobre lo que hemos llamado la entrada neta disminuída de $900.000 oro sellado, por que en efecto agrega:

«Si además de las obras previstas en el presente contrato se ejecutaran nuevas obras con la aprobación del Gobierno, los $ 900.000 oro serían aumentados del valor de los intereses y amortización de los nuevos gastos y el 25 o/o indicado se aplicaría á la diferencia».

La interpretaciónn de esta base es clara por cuanto así se demuestra en el memorial remitido al Sr. Corthell por los proponentes, donde dicen: «y el 25 o/o del excedente de $ 900 000 oro del benficio neto». Ahí mismo se hace como ejemplo el cálculo de la participación que correspondería al Gobierno sobre una entrada bruta de $ 1.680.000 oro, calculando que el sindicato Francés daría al Gobierno 1 o/o sobre aquella suma ó sean 16.800 pesos, más 25 o/o del excedente de $ 900.000 oro neto, ó sean 91.200, dividido por 4, igual á 22.800 $ Suma total para el Gobierno $ 39.600 oro.

Este cálculo se descompone así:

Entrada bruta..................	$	1.680,000
40 o/o de gastos de explotación ...	»	672.000
Entrada neta........................	»	1.008.000
Se deducen los $ 900.000 fijos que determinan para servicios de obligaciones................................	»	900.000
Beneficio total........................	»	108.000
Participación del Gobierno 1 o/o sobre $ 1.680.000....	»	16.800
Queda líquido	»	91.200

De lo cual le dán el 25 o/o ó sean los $ 22.800 anteriormente anotados.

Establecida así con claridad la fórmula financiera de participación al Gobierno, es necesario hacer notar que los proponentes piden una relación fija entre los gastos de explotación y la entrada bruta —de 40 o/o—lo que no debe aceptarse bajo ningún concepto por ser contrario á las prescripciones de la Ley—Art. II—y del Pliego de condiciones—Art. 3o de las Bases C, III.

Estos gastos deben ser en todo momento los que resulten efectivamente, pues el Gobierno es socio de la empresa y dede tener plena intervención en la explotación del Puerto.

Por favorable que parezca ahora una limitación cualquiera, es sabido que el movimiento de todos los puertos crece mucho y entre nosotros este fenómeno ha sido muy notable según lo indica en su informe el Ingeniero Corthell.

Entonces como los gastos de administiación de un puerto no crecen en proporción del movimiento, resultaría que tal limitación además de no ser conveniente entre socios y contraria al espíritu de la ley, podría llegar á ser perjudicial á los intereses del Gobierno. Sin embargo, en los cálculos que siguen se admite el 60 o/o como producido neto del puerto, bien entendido á título aproximado y por haber sido éste el porcentaje que ha servido de base á los cálculos del Gobierno página 65-Libro A.

CÁLCULOS DE PARTICIPACIÓN PARA VARIOS CASOS DE LAS ENTRADAS BRUTAS

El Gobierno en los antecedentes publicados para el concurso para la construcción y explotación del puerto calcula como producido actual del mismo una entrada bruta de 1,680.000 $ oro.

Ya se ha visto anteriormente que la participación correspondiente al Gobierno sería de:

Por el 1 o/o	$	16.800
Por el 25 o/o del saldo de los beneficios	«	22.800
Total	$	39.600

Supongamos ahora que las entradas brutas llegan á 2.000.000 de $ oro.

Entrada bruta........	$	2.000.000
40 o/o de gastos de explotación...	«	800.000
Entrada neta,...................	»	1.200,000
Se deducen los 900.000 $ oro fijos que determinan los proponentes para servicio de obligaciones ...	«	900.000
	$	300.000
Dán al Gobierno 1 o/o sobre 2 000.000 de $, son	»	20.000
Quedan	«	280.000
De lo cual le deben dar al Gobierno el 25 o/o ó sean	$	70.000
que con los anteriores..........	«	20.000
Suman total..........	$	90.000
Tomemos en seguida..........	$	2.500,000
40 o/o de gastos de explotación...	«	1.000,000
Entrada neta................	$	1.500.000
Se deduce los $ 900.000 fijos para servicio de obligaciones............	»	900 000
	$	600.000
Dán al Gobierno 1 o/o sobre 2.500,000	»	25.000
	$	575,000
De lo cual ofrecen al Gobierno el 25 o/o ó sean...................	$	143.750
Que con los anteriores como producido de 1 o/o	»	25.000
Hacen un total de participación del Gobierno de..................	$	168.750
Tomemos en seguida....	$	3.000.000
40 o/o de gastos de explotación....	$	1.200.000
Entrada neta.................	$	1.800.000
Se deduce para el servicio de obligaciones la cantidad fija de......	$	900.000
Menos 1 o/o al Gobierno sobre $ 3.000.000	»	30.000
Quedan............	$	870.000
De esta suma dá al Gobierno 25 o/o ó sean........................	$	217,500
que con los anteriores como producido del 1 o/o..............	»	30.000
Hacen una participación total del Gobierno de................	$	247.500

Se vé así que la participación del Gobierno crece á medida que aumentan las entradas en una proporción fija de $ 78,750 por cada $ 500.000 de aumento en las entradas brutas.

A este resultado se llegaría igualmente siguiendo las indicaciones del ya referido memorial del Sindicato.

Calculan 60 o/o de las entradas brutas menos 1 o/o que dán al Gobierno, queda 59 o/o como producido líquido, de este saldo deducen la suma fija de $ 900.000 y toman la 1/4 parte de la diferencia que es lo que dán como parte de los beneficios líquidos al Gobierno.

Ahora bien es lo mismo en lugar de tomar la 1/4 de la diferencia, tomar directamente la 1/4 del 59 o/o de la entrada bruta que es 14 3/4 o/o de la misma y restar de esta cantidad la 1/4 parte de los 900.000 $ ó sean 225.000, así se obtiene también el 25 o/o del producido líquido que se ofrece al Gobierno, y agregándole el 1 o/o que se dá en cualquier caso sobre el producido bruto se obtiene que la participación total es de 15 3/4 o/o del producido bruto, menos $ 225.000.

Es por esta razón que al subir las entradas en 500.000 pesos, la participación del Gobierno sube el 15 3/4 sobre estos $ 500.000 ó sean 78.750.

El Sindicato en la Convención determina las tarifas máximas del puerto, pero ellas no deben ni pueden ser otras que las fijadas en las bases de Gobierno, que han servido para la licitación.

PROPUESTA H. HERSENT ET FELT-SCHNEIDIT ET CIE.—CONDICIONES FINANCIERAS.

I.—*Propuesta*—Proponen dos combinciones financieras para construir el puerto y pagarse con el producido de la explotación y una tercera para construir por cuenta del Gobierno. Se comprometen en los dos primeros casos á formar una Sociedad Anónima con capital de 10 millones de francos para tomar á su cargo dicha construcción y explotación.

PRIMERA COMBINACIÓN

Garantía

Construirá el Puerto en cinco años plazo fijo.

El Gobierno garante á la Empresa una entrada neta mínima de francos 5. 150.000 equivalentes á $ 630.000 oro como promedio de los 10 primeros años de explotación y de 4,710.000 francos, igual á $ 942,000 oro, como promedio de los 30 años siguientes. Estas garantías son para un tipo de construcción, llamada tipo A y serían modificadas para otros tipos B. C. y D. en relación al precio de construcción, para el tipo D. la explotación se reduciría á 35 años en lugar de 40 que corresponde á los tipos A. B. y C.

Importancia de la garantía.

El Gobierno en la publicación que ha hecho de los documentos preliminares de concurso, ha calculado que el producido neto actual con las tarifas del concurso, aceptadas por los proponentes—Art. 13 de la propuesta, sería de $ 1.680.000 oro entrada bruta. Menos gastos generales 40 o/o sobre dicha cantidad 672.000 Quedan $ oro 1.008.000 como producido neto.

Vease antecedente IV página 65 y aprobación del señor Corthell página 85—Véase tambien los cálculos detallados B.-X, a, b, c, d, y e, cuyo último documento fué estudiado y aprobado por la Asociación Popular del Puerto del Rosario y Bolsa de Comercio.

Luego las entradas calculadas por el Gobierno y la Bolsa y Asciación Popular de esta ciudad para el año 1899, supera en como 60 o/o la garantía pedida por los proponentes como promedio de los 10 años futuros por que la diferencia entre el 1.008.000 de producido neto 630.000 de garantía es 378.000.

Para los 30 años siguientes aun cuando el incremento del Puerto del Rosario calculado por el Gobierno—página 67 y siguientes—por el Senador Doctor Cané en su discurso en el Honorable Senado página 13 y siguientes,—y los ejemplos citados por el señor Corthell á página 83 y siguientes,—sean mucho más faborables, convendrá admitir una cifra moderada calculando para 10 años una entrada bruta media anual, de 2.000.000 de pesos oro y para los 20 años siguientes un promedio anual de 2.500.000 pesos oro, lo que da para los 30 años un promedio general de 2,330.000 pesos oro anual. Se llega á estas cifras admitiendo para los 10 primeros años un aumento sobre lo que actualmente calcula el

Gobierno de 20 % y para el período de 20 años siguientes un aumento de 25 % sobre la cifra anterior.

Entrada bruta del Gobierno....	$ 1.680.000 oro
20 % de aumento son	« 336.000 »
	$ 2.016.000 oro
Crfra redonda..............	$ 2.000.000 oro
Amento de 25 %...........	« 500.000 »
Total..........	$ 2.500.000 oro
Luego 10 años á 2.000.000 son.	$ 20.000.000 oro
Y 20 años á 2 1/2 millones son.	« 50.000.000 »
Total en 30 años......	$ 70.000.000 oro

Ó sea por año 2.330.000 en cifras redondas.

Ahora bien, deduciendo de esta suma 40 % por gastos generales como calcula el Gobierno, queda una entrada neta de $ 1.398.000 ó sean 456.000 menos de los 942.000 que se pide como garantía, es decir, que las entradas netas serían como 48 % más elevado que la garantía pedida.

Funcionamiento de la garantía

La garantía parece prevista para la emisión de obligaciones que la sociedad deberá lanzar para construir el puerto rápidamente, y asegurarlos contra entradas incompletas al principio del contrato—véase artículo 24 y 28 de la propuesta.—En los artículos referidos se vé que las obligaciones se emitirán sobre el valor de las obras realmente efectuadas y en caso de emisión anticipada se depositaría su monto en un banco á satisfacción del Gobierno.

Ahora bien, para el caso que las entradas netas resultasen menores que las garantías, la Empresa cargaría al Gobierno en cuenta corriente estas diferencias con 6 % de interés anual. El saldo de esta cuenta se liquidaría cada 5 años—Art. 26—y si entonces hubiera todavía un saldo deudor del Gobierno este adelanlará á la Empresa dicho saldo con el mismo interés de 6 % y ella le reembolsará el adelanto así hecho y sus intereses, con el exceso entre las entradas netas y el servicio de intereses, y amortización de las acciones y obligaciones de la sociedad.

El estudio que antecede relativo á la garantía del Gobierno, demuestra que es muy poco probable que éste tenga que hacer algun adelanto de esta naturaleza, pues los cálculos precedentes son más bien inferiores á lo que hay que esperar que suceda si una Empresa poderosa y activa explota inteligentemente al Puerto del Rosario.

SEGUNDA COMBINACIÓN

Construcción y explotación sin garantía

Construirá el puerto en cinco años, plazo prorrogable.

La sociedad se compromete á construir y explotar el Puerto sin garantía especial alguna del Gobierno. Construirá en cinco años siempre que las entradas no sean inferiores á las previstas por el Gobierno en los documentos preliminares del concurso que son los citados anteriormente ó sean 1.680.000 pesos oro, entrada bruta.

En caso contrario los plazos de construcción y explotación serían prolongados en la proporción suficiente para asegurar el servicio de acciones y obligaciones á un tipo efectivo de 6 1/2 % anual más la respectiva amotización.

Se vé que el propósito de la Empresa es resguardarse contra la eventualidad improbable de una fuerte baja en las entradas del Puerto, *lo que es razonable en la forma propuesta, pues no afecta las rentas del gobierno y acusa la seriedad misma de la Empresa.*

Valor del servicio del capital

El interés efectivo del 6 1/2 % debe entenderse sobre el capital efectivamente invertido en las obras de acuerdo con los valores que resulten de la aplicación del Art. 5º y 6º de la propuesta, salvo la parte última de éste que se refiere al aforo de la emisión del capital, de manera que el interés debe ser sobre el valor *efectivo del capital* y nó sobre el *valor nominal de las emisiones.*

Convendría pedir á los proponentes la aceptación formal de esta aclaración.

Cuál es ahora el capital efectivo probable que tendría el 6 1/2 % de interés? Los presupuestos de la Empresa varia entre 10.400.000 y 11.760.000, de suerte que agregando algo para capital volante se pueda apreciar redondamente en 12.000000 de pesos oro sellado. El 6 1/2 % de interés son pesos oro 760.000 y la amortización durante treinta años como lo pide la Empresa requiere una anualidad—interés incluído 7,66 %—de 919.000 pesos oro.

Ambas sumas son muy inferiores á las entradas netas indicadas más arriba de 1.008.000 pesos por los 10 primeros años y 1.398.000 por los 30 años siguientes.

De tal manera entonces que si se considera equitativo el interés de 6 1/2 % anual no hay tampoco gran probabilidad de que el Gobierno tenga que conceder prórrogas de los plazos fijados para construcción y explotación del Puerto.

TERCERA COMBINACIÓN

Construcción por cuenta del estado en cinco años, pudiendo prorrogar el Gobierno hasta 10 años el plazo de construcción inciso 4 de la propuesta.

Las obras serian pagaderas en dinero ó en títulos de los que quiera dar el Gobierno y la empresa los recibirá mensualmente á 2 1/2 puntos abajo de la cotización media del mes respectivo en la Bolsa de Londres.

Participación del Gobierno en la 1ª y 2ª propuesta que antecede

Las dos primeras combinaciones ofrecen al Gobierno el atractivo de una participación en la explotación del puerto. Ella ofrece las dos formas siguientes:

Forma 1—5 % de las entradas brutas del puerto, pagado de las utilidades netas del ejercicio respectivo, con 1 % más por cada 500,000 pesos oro de entrada bruta arriba de la cantidad que fuera necesaria para asegurar la primera participación de 5 %. En este caso prevée que los gastos de explotación se calculan en 50 % de los ingresos brutos Art. 30.

Forma 2ª. Ofrece al Gobierno la mitad del beneficio neto, es decir, despues de duducidos de las entradas brutas los gastos de explotación y el servicio de las acciones y obligaciones. Segunda propuesta, 4º inciso.

En esta segunda forma los proponentes no indican límite para los gastos de explotación.

Fijación de los gastos de explotación

Es evidente que el Gobierno *no puede ni debe aceptar* una relación fija entre las entradas brutas y los gastos de explotación. El es socio de la Empresa, tiene completa intervención en los libros y documentos de la misma por el Art. 3º de las bases para el contrato, y la misma ley en su artículo 11 le dá intervención en la explotación. Habría verdadera conveniencia en *rechazar* esta cláusula del tanto por ciento fijo para gastos de explotación que es restrictiva y contradictoria de las cláusulas de la ley.

Procedamos á examinar la primera forma con la supresión indicada, de manera á calcular el producido líquido bajo los mismos términos de la segunda forma.

¿Cuál de las dos resulta mas conveniente?

La base para el cálculo de la primera forma es saber desde donde comienza la particpición de 5 % del Gobierno. Como base para los gastos generales admitiremos los que indican los documentos preliminares de la licitación Antecedente 4, fojas 65 - *que los gastos generales probables se elevan á 40 % de las entradas, bien entendido que esto no será cláusula de contrato sinó que se toma esta cifra como base por las mismas razones aducidas por el Gobierno.*

Quedaría entonces como producido neto el 60 % de las entradas brutas.

Fijación del interés y amortización del capital

Para conocer el benificio falta deducir igualmente de la cantidad anterior el servicio de interés y amortización del capital que vamos á calcular.

Para abreviar consideraciones tomemos dos solamente de los tipos de construcción propuesto por los interesados.

Tipo A—Que es muy parecido á los tipos B. C.

Tipo D—Muelles de madera.

El tiempo de concesión es de 40 años para el primero y 35 para el segundo, durante 10 años se sirve solamente el interés.

El capital que se vá á servir, se calcula:

Tipo A—Costo de la obra.......	$ 10.698.619
Intereses intercalarios..........	» 600.000
Total tipo A—....	» 11.298.619
Tipo D—Costo de la obra......	$ 8.616.837
Intereses intercalarios en proporción á la anterior..............	» 480.000
Total tipo D—....	» 9.096.837

En cuanto al interés los proponentes indican al final del presupuesto que es común á todas sus disposiciones, títulos al 75 % con 5 % de interés, lo que representa más ó menos el interés efectivo de 6 1/2 % de que habla la segunda combinación.

Tomemos pues, el 6 1/2 % para el interés sin amortización. Con amortización se requiere para amortizar 7,66 %—Tipo A—30 años—y en 25 años 8.20—Tipo D.

Luego el interés será:

Tipo A—$ 11.298.700 × 6 1/2 %... $ 734.415
Tipo D—» 9.096.800 × 6 1/2 %... » 591.292

La anualidad por concepto de interés y amortización:

Tipo A—$ 11.298.700 × 7,66 %... $ 865.480
Tipo D—« 9.096.800 × 8,20 %... « 745.937

El beneficio para el Gobierno comenzará entonces cuando el 60 % ó sean los 6/10 de las entradas, que antes se llama beneficio neto, resulte mayor que las sumas anteriores fijadas como necesarias para los intereses durante 10 años y anualidades en los subsiguientes.

Participación según la primera forma

Luego á partir de las entradas que se anotan á continuación el gobierno cobrará 5 % sobre las entradas brutas á pagar de beneficios:

En los 10 primeros años		Despues de 10 años	
Tipo A....	1.225.000	*Tipo A*....	1.443.000
Tipo D....	985.000	*Tipo D*....	1.243.000

Estas sumas como se vé son muy inferiores á las calculadas por el Gobierno como entradas brutas del puerto sobre su efectivo movimiento en 1899.

Ahora bien, los proponentes ofrecen por cada 500.000 pesos que aumenten las entradas brutas á partir de aquella suma, el 1% de aumento en la participación.

Participación de la segunda forma.

El beneficio que se ofrece al gobierno por la segunda forma con las mismas cifras anteriores, es de 50% sobre las utilidades, es decir:

De las entradas brutas se deduce para gastos generales el 40%, quedándo el 60% como entrada neta.

De ésta se deduce la cantidad necesaria para el servicio de intereses en los primeros 10 años y la anualidad en las siguientes, el saldo que resulte es el *beneficio* que se reparte por mitad entre el Gobierno y la Empresa.

Queda bien entendido que el 40 % en que se aprecian los gastos de explotación, es para facilitar los cálculos, tomados de los mismos datos del Gobierno, pero que en la práctica deben ser los que resulten.

Supongamos un producido bruto que según los cálculos del Gobierno es de 1.680.000 pesos en los primeros 10 años.

Para la construcción *Tipo A,* la participación comienza desde 1.225.000 y sigue en 5 % hasta 1.725.000. Luego corresponde por la *primer forma* 5 % sobre 1.680.000, que son $ 84,000.

Con la *segunda forma* de participación, se calcula:

I Entrada neta 60 % de 1.680.000 ó sean..................	$ 1.008.000
A deducir servicio de intereses....	» 734.000
Beneficio...........	» 273.600
Al Gobierno 50 %...........	» 136.800

Tipo D. La participación comienza á partir de 985.000 pesos, con 5 % hasta 1.485.000: luego desde esta suma hasta 1.985.000 con 6 % por consiguiente el Gobierno percibe el 6 %: sob 1.680.0000 que son $ 90.800.

Con la *segunda forma* de participación se calculara el producto neto como anteriormente en	$ 1.008,000
A deducir servicio de intereses.....	$ 591.292
Beneficio...	$ 416 708
50 % para el Gobierno..........	$ 208.354

Aceptemos ahora un producido de 2.000.000 de pesos de entrada bruta ó sea 1.200.000 de entrada neta.

La participacion del Gobierno en los 10 primeros años será:

Tipo A—Entrada bruta 2.000.000. La participación del Gobierno comienza de un millon doscientos veinticinco mil (1.225.000) hasta 1.725.000 con 5 % desde 1.725.000 hasta 2.225.000 6 %. Luego en este caso el Gobierno cobraría 6 % sobre 2.000.000 que son $ 120.000.

Por la *segunda forma* hay que deducir del .... 1.200.000 neto
Intereses .... $ 734.415
Beneficio líquido ..... » 465.585
50 % al Gobierno .... » 232.762

Tipo D—Entrada bruta $ 2.000.000, comprendida entre 1.985.000 pesos y pesos 2.465.000, luego la participación es de 7 % ó sean 140.000.

Por la segunda forma del 1.200.000
Se deducen por intereses .... $ 591.292
Beneficio líquido .... » 608.708
50 % al Gobierno .... » 304.354

Con la misma entrada bruta de 2.000.000 después de los 10 primeros años, se obtendría los valores siguientes:

Primera forma

Tipo A—Entrada bruta $ 2.000.000

Desde $ 1.445.000 hasta 1.945.000 la participación es de 5 % desde $ 1.945.000 á 2.445.000 6 %. Luego el Gobierno cobra 6 % sobre pesos 2.000.000 ó sean $ 120.000.

Segunda forma

Entrada bruta $ 2.000.000—40 % gastos de explotación igual á $ 1.200.000 neto.

De la entrada neta de .... $ 1.200.000
Se deduce por anualidad .... » 865.480
Benefício líquido .... » 334.520
50 % para el Gobierno .... » 167.260

Tipo D—*Primera forma*—Entrada bruta .... » 2.000.000

La participación empieza desde 1.245.000 con 5 % hasta 1.745.000.—Luego con 6 % desde esta suma hasta 2.245.000—cobra pues 6 % sobre 2.000.000 ó sean 120.000.

Tipo D—*Segunda forma*: —Entrada bruta .... $ 2.000.000
40 % gastos de exploración igual á 1.200.000 neto.
De la entrada neta .... $ 1.200.000
Se deduce por anualidad .... » 745.937
Benficio líquido .... » 454.063
50 % para el Gobierno .... » 227.030

Así, después de 10 años con la *segunda forma* 50 % se tendría:

Tipo A—Entrada bruta .... $ 2.500.000
Beneficio del Gobierno .... » 317.260
Entrada bruta .... » 3.000.000
Benesicio del Gobierno .... » 467.260
y así sucesivamente.

Tipo D—Entrada bruta .... $ 2.500.000
Beneficio del Gobierno .... » 377.030
Entrada bruta .... » 3.000.000
Beneficio del Gobierno .... » 527.030
y así sucesivamente.

En cambio por la primera forma tendríamos 5 %.

Tipo A—Entrada bruta .... $ 2.500.000
Beneficio del Gobierno .... » 175.000
Entreda bruta .... » 3.000.000
Beneficio del Gobierno .... » 240.000

Tipo D—Entrada bruta .... $ 3.500.000
Beneficio del Gobierno .... » 175.000
Entrada bruta .... » 3.000.000
Beneficio del Gobierno .... » 240.000
y así sucesivamente.

Como puede verse por los números que anteceden la *segunda forma* de participación resultaría la más favorable para el Gobierno á medida que las entradas vayan aumentando, pues por cada 500.000 $ de aumento de las entradas brutas, las entradas netas calculadas aumentan 60 % sobre esta suma ó sean $ 300.000 y como las anualidades son fijas, el beneficio para el Gobierno son $ 150.000 más por cada $ 500.000.

Como los cálculos anteriores están sujetos á contingencias imprevistas, lo conveniente sería que el Gobierno no se ligase á una de las dos formas de participación con exclusión de la otra, sino que se reservara el derecho de *elejir anualmente* la forma que más le conviniese según los resultados de la explotación. También debería quedar entendido para cualquiera de las dos combinaciones financieras propuestas.

PROPUESTA PAULING Y COMPAÑÍA.

Ofrece construir el Puerto en cinco años bajo las condiciones que indican en su propuesta y entregarlo al Gobierno una vez concluído para su explotación.

No hace oferta de construcción ni explotación por su cuenta.

Según presupuesto presentado, su costo sería de $ 14.883.711 oro sellado.

En pago ofrece recibir títulos de un empréstito que el Gobierno emitiría bajo su plena y absoluta garantía y con primera hipoteca sobre el Puerto y sus entradas presentes y futuras y demás condiciones de emisión etc., que se establecen.

Recibirán estos títulos á 5 % más bajo de su más baja cotización, durante los últimos dos meses en la Bolsa de Londres ó bien de la más baja cotización en los dos meses que precedieran la firma del contrato, halla tenido cualquier empréstito del Gobierno Argentino de la misma denominación en el referido mercado de Londres á elección de los contratistas.

No mencionan ni el tipo del empréstito ni su monto como emisión, etc., etc. El estudio de esta propuesta se hace por si mismo, lo único que habría que establecer es, si hay conveniencia ó nó por la situación del crédito argentino el ofrecimiento al mercado Inglés de un nuevo empréstito y si el tipo de su colocación no sería perjudicial á los intereses generales de la obra, recargando altamente su costo por la diferencia entre su valor efectivo y el de su emisión.

Comparación de las propuestas

Las dos propuestas que ofrecen construir el puerto por su cuenta, pagando con la explotación, difieren bajo el punto de vista financiero si se hace abstracción de la formación del capital y de las condiciones de rescate principalmente por la participación que ofrecen al Gobierno y por la duración de la concesión que piden.

Participaciones

Como hemos calculado, las participaciones que ambos proponentes ofrecen para varias entradas brutas y en sus distintas combinaciones, bastará reunirlas en un cuadro para apreciar su importancia.

ENTRADAS BRUTAS	PARTICIPACIONES NETAS DEL GOBIERNO				
	Sindicato Francés — Particip. 1 % y 25 %	Hersent—Schneider — Participación 50 %		Participación 5 %	
		TIPO A —	TIPO D	TIPO A —	TIPO D
$ 1.680.000	39 600	136.800	206.354	84.000	90.800
" 2.000.000	90.000	232.762	304.354	120.000	140.000
En los primeros 10 años:					
$ 2.000.000	90.000	167.260	227.030	120.000	120.000
Después de los primeros 10 años:					
$ 2.500.000	168.750	317.260	377.030	175.000	175.000
" 3.000.000	247.500	467.260	527.030	240.000	240.000

Como se ha indicado en capítulos anteriores para mayores entradas brutas creciendo estas de á $ 500.000 bastaría aumentar la participación del Sindicato Francés en $ 78.750 y en 150.000 las de Hersent-Schneider.

Segunda forma:—para obtener las participaciones respectivas:—

DURACIÓN DE LA CONCESIÓN

Entre ambas propuestas y para construcciones análogas hay cinco años de diferencia en los plazos de concesión á favor del Sindicato Francés.

Al calcular las entradas probables del Puerto estudiando la propuesta Hersent-Schneider, hemos supuesto, procediendo con la debida prudencia y colocándonos en términos de una razonable y posible entrada que éste produzca durante los 10 primeros años $ 1.680.000 anuales—entrada bruta: - $ 2.000.000 anuales en los 10 años subsiguientes y 2.500.000 $ hasta el final de la concesión.

Es claro que una vez terminada la concesión, el Gobierno en vez de la participación ofrecida y calculada, percibirá gratuitamente y como beneficio lo que hemos llamado entrada neta y que puede avaluarse según datos del Gobierno en 60 % de la entrada bruta; para el caso indicado sería pues 1.500.000 $ que el Gobierno percibiría más por año durante los cinco años de mayor duración de la concesión HERSENT-SCHNEIDER, con respecto al Sindicato Francés que ofrece esta ventaja.

Ahora bien, para comparar el verdadero valor de las dos propuestas tendría que admitirse un interés del dinero que podría ser el 6 % razonablemente, y calcular por medio del interés compuesto cuanto valdrían al final de la concesión mas larga las participaciones que ella hubiera entregado al Gobierno. Haciendo el mismo cálculo para la concesión mas corta y agregándole 5 anualidades de 1.500.000 $ se obtendría entonces el valor comparativo de estas concesiones y se podría ver cual de las dos es efectivamente la más favorable á los intereses del Gobierno. Estos cálculos demasiado complicados podrían encargarse á empleados técnicos de la Comisión que tengan suficiente conocimiento para ello, pues es éste un punto de verdadero interés para establecer con precisión las conveniencias financieras de una propuesta sobre la otra.

De la exposición que precede y efectuados que sean los cálculos que indico anteriomente, lo que permitirá fijar la verdadera ventaja entre ellas y conocido que sea cual es el mejor proyecto técnico, fácil será resolver definitivamente el problema del Puerto del Rosario que ha venido á culminar con tanto éxito en el concurso que la Comisión está llamada á fallar.

Debe establecerse sin embargo, cualquiera que sea la propuesta que se acepte, como condición expresa que el término de la concesión que se acuerde para la construcción y explotación del Puerto *no debe ser mayor de 35 años*, sin que por ello se alteren las condiciónes financieras de las propuestas presentadas.

RESCATE

Faltan estudiar las condiciones que se establecen en ambas propuestas para el rescate del Puerto. El Gobierno establece las bases sobre las que deberá ser hecho en el Anexo C. IV, Art. 4º y apéndice del mismo.

Los señores Hersent y Schneider aceptan pura y simplemente la forma establecida en el pliego de condiciones.

El Sindicato Francés, en lugar de admitir como lo indica el pliego de condiciones—55 % del producido bruto para el cálculo del producido líquido—apéndice, párrafo I, página 4, inciso I,—pide que se le reconozca el 60 %, es decir, 5 % más de lo indicado en el pliego, luego el valor comercial del rescate por esta proposición es como 9 % más caro que por la otra.

Agrega además que el promedio calculado para cinco años «no podrá ser inferior al producido líquido del último de los cinco años»

Esta condición no debe aceptarse por que sería exponer al Gobierno en una operación financiera de tanta importancia como es la de fijar el valor comercial del puerto sobre la base de su producido líquido, á contingencias imprevistas producidas por causas ficticias. El Gobierno al establecer en el pliego de condiciones que se tome el promedio de las entradas brutas de cinco años, ha tenido un verdadero propósito de equidad.

Finalmente se establece por la misma empresa,

que la entrega del puerto se hará al Gobierno recien después de pagada la expropiación. Mientras tanto el valor del rescate ganará 7 % y la empresa seguirá explotando el puerto y los valores que perciba por este concepto serán devueltos al Gobierno, una vez efectuado el pago del rescate, pero no se expresa si lo hará con los intereses que hubieran devengado esas sumas en su poder, al mismo tipo de 7 % que á ella se le paga sobre el valor del rescate.

Debe establecerse que el interés del 7 % será recíproco para ambos casos.

GARANTÍAS

En las bases que han servido para la licitación, se establece que los proponentes deberán presentar la garantía de un Banco del país ó extrangero que acredite su capacidad financiera y quien será responsable de la ejecución y cumplimiento de la propuesta.

La casa Hersent—Schneider, ofrece formar una sociedad con capital de 10 millones de francos para construir y explotar el puerto y ofrecen la garantía financiera del Banco Francés y Río de la Plata.

La responsabilidad de ésta garantía es fácil de apreciarla.

Institución bancaria nacida y formada en el país, tiene hoy un capital realizado $ 2.000.000 oro y un fondo de reserva de 489.692,de igual moneda.

La casa Pauling y Compañía no ofrece la garantía financiera que se establece en la licitación para los proponentes, la que deberá ser Bancaria.

El Sindicato Francés no ofrece ninguna garantía bancaria. Los siete caballeros que forman el sindicato unidos en un interés común manifiestan constituirse en sociedad financiera con el objeto de garantizar su propia oferta para construir y explotar el puerto.

Sin entrar á apreciar la alta responsabilidad de cada uno de los proponentes, pienso que habría conveniencia en cumplir las condiciones establecidas para la licitación, pidiendo que ofrezcan la garantía bancaria que se exige para estar dentro de ella.

P. Ledesma

Del Ingeniero Mitre, justificando su inasistencia á la reunión de hoy.

Del representante de la casa H. Hersent et fils, Schneider et Cie., la protesta que se transcribe:

Buenos Aires, 22 de Enero de 1902.

A S. E. el Señor Ministro de Obras Públicas Doc*tor Emilio Civit.*

J. Hersent, por los señores Hersent et fils de París y los señores Schneider y Compañía del Creusot, en el expediente sobre licitación de las obras del Puerto del Rosario, respetuosamente á V. E. expongo:

Que entre las propuestas presentadas para la ejecución de la indicada obra se encuentra la del Sindicato Francés, representado por el señor Ingeniero Juan P. Bredius, contra la admisión de la cual me ví obligado á protestar, por que le faltan requisitos esenciales, expresamente determinados en el decreto que fijó las condiciones previas á que habían de sujetarse las propuestas.

En efecto, el Art. 1º de los requisitos previos á la presentación de las propuestas dice: «Las personas que deseen tomar parte en el concurso deberán acompañar su propuesta.................

Así mismo acompañarán como justificado de su capacidad financiera una carta compromiso debidamente legalizada de algún Banco del país ó extranjero suficientemente conocido y relacionado con el Ministerio de Hacienda, cuyo Banco se hará responsable de la ejecución de la propuesta».

A esta exigencia se ha faltado en absoluto en la mencionada propuesta del Sindicato Francés, sin que se pueda decir que, en ese caso, ha mediado ignorancia ó mala interpretacion de la Ley, por que los señores mencionados se han apresurado á constituirse fiadores de si mismo; lo que prueba que se han preocupado de la exigencia referida, y, además, su representante manifestó en el instante de la lectura del acta, que sus representados habían prescindido de cumplir con ese requisito, por que los temores de guerra, que habían pesado sobre la República en estos últimos tiempos, hacian sumamente onerosa la adquisición de una garantía que hubiera de dar un Banco importante.

Antes de continuar, séame permitido manifestar que no me mueve á hacer esta protesta un espítu pueril que se detiene en detalles de poca monta, pues he prescindido, y prescindo todavía de dar mérito á la circunstancia de haber los señores de ese mismo Sindicato dejado de hacer el depósito previo, en la forma marcada por la ley. En efecto, el Art. 23 de la Ley de Obras Públicas dice que los depósitos han de hacerse en dinero ó en títulos de credito público nacional al valor corriente en plaza, y los señores del Sindicato representado por el Sr. Bredius se han limitado á depositar, como garantía de su propuesta, la suma de cien mil pesos en títulos valor nominal, cuando es público y notorio y puede facilmente probarse, que se cotizan en la Bolsa como 28 puntos bajo de la par.

Notaré de paso que no deja de ser sensible que en un requisito de esta naturaleza hayan ya comenzado á faltar á la ley. En lo referente á la garantía de un Banco conocido por el Superior Gobierno, que exige el decreto marcando las condiciones previas, han alterado mas fundamentalmente todas las condiciones del concurso.

Una propuesta puede ó nó presentarse, según se disponga ó nó de esa garantía.

El señor Bredius ha manifestado ante el señor Escribano, que la adquisición de esa garantía, en la época difícil por que pasaba la República cuando se formulaban las propuestas, hubiera costado del 5 al 10 % del importe total de la construcción; ese cálculo es exacto y con esa dificultad tropezaron, lo mismo que los señores del Sindicato, los otros dos que han presentado propuestas, y aun falta saber cuantos han dejado de presentarse por no haber podido salvar esa dificultad, de mucho más importancia que la que aparentemente han querido concederle los señores que han prescindido de ella.

Hay que tener en cuenta, además, que no se trata de una garantía que ha de durar hasta la aceptación de la propuesta, ó que signifique garantizar solamente la responsabilidad de los licitantes, garantía que se elimina con la aceptación de la propuesta ó con la prueba de la solvencia de los contratantes, en el momento en que el Banco extendió el documento de garantía. No señor. La garantía del Banco es real y efectiva y ha de durar todo el tiempo que dura el contrato. El licitante tuvo que celebrar un contrato con el Banco que lo garantiza, quien vendió por que ese es su negocio, esa clase de seguridades.

Las condiciones impuestas por el P. E. de que nos estamos ocupando no es una exigencia caprichosa del poder administrador, es una simple reglamentación de una disposición expresa de la ley del Concurso para la construcción del Puerto del Rosario. El Ar. 8º de dicha Ley exije que se justifique la capacidad financiera de los proponentes y el P. E., en uso de sus facultades constitucionales ha establecido que la capacidad financiera ha de justificarse y mantenerse en esa forma.

No puede subsanarse ya la deficiencia de los S. S. que han incurrido en ella, presentado ahora ó en breve tiempo ó cuando su propuesta sea aceptada, la garantía que no han presentado oportunamente, por que, aparte de otras razones que haré valer en seguida, ha cambiado radicalmente la situación del país respecto á sus cuestiones internacionales. Hoy se puede conseguir con relativa facilidad en materia de negocios, lo que era absolutamente imposible conseguir hace veinte días. Había, pues, una desventaja manifiesta respecto de unos proponentes, que no es ni legal ni equitativa, puesto que se ha declarado expresamente que se ha faltado á sabiendas á la ley.

Además de la razón indicada está de por medio la seriedad del Gobierno que ha puesto cláusulas expresas, con la intención evidente de que ellas sean cumplidas. Sería una falta de seriedad que no me atrevo á imputar al S. G. suponer que ha de prescindir de requisitos de tanta importancia, que si han sidos puestos hay que convenir que lo han de haber sido después de madura reflexión y por que han sido reputados necesarios.

En realidad, señor, se trataba de garantizar el Concurso de mayor importancia que se ha hecho de una obra pública, hasta la fecha, en esta tierra. Los contratistas pueden ó nó ser personas responsables, pueden ser uno ó pueden ser muchos, y, sirviéndonos del caso presente pueden ser muchos y residir en el extranjero. ¿Cómo haría el Gobierno para hacer efectivas responsabilidades en caso de incurrirse en ellas? Tendría que entablar varias demandas contra particulares, con todos los inconvenientes anexos á esa clase de juicios. Eso es lo que expresamente ha querido evitar la Ley y el decreto del P. E.. Ha querido entenderse con un Banco y así lo ha dicho expresamente y ha puesto esa como condición indispensable; el que no tuviera Banco que garantizara la construcción que se proponía hacer, no tenía derecho á concurrir á la licitación.

Mi parte ha presentado la garantía del Banco Francés, institución respetable radicada en el país donde ha nacido; ha realizado doce millones y medio de francos de capital tiene cuarenta millones de francos de depósito y sus acciones se cotizan arriba de la par, por lo que goza de crédito ilimitado en esta plaza y en Europa.

Resumiendo

1º El señor Bredius ha declarado que el Sindicato que representa no ha acompañado la garantía de un Banco, por que le costaba muy cara á causa de la situación internacional del país, lo que prueba que la omisión ha sido hecha á sabiendas.

2º Habiendo cambiado la situación internacional la presentación hoy sería extemporánea por que colocaría á los licitantes en condiciones desiguales Mi parte no puede hoy modificar contratos existentes.

3º La seriedad del Gobierno está comprometida en que se observen los requisitos impuestos.

4º La garantía del Banco Francés es amplia y suficiente y cuadra dentro de las condiciones impuestas en el decreto de licitación.

5º Si se pudiera modificar las condiciones impuestas después de terminada la licitación no habría razon para no admitir nueva propuesta ó modificar fundamentalmente las existentes.

En mérito de lo expuesto pido á V. E. se sirva declarar que la propuesta del Sindicato Francés representada por el señor Bredius no puede ser tomada en consideración por que no reune requisitos esenciales para la presentación de propuestas.

Exmo. Señor.

P. P. H. Hersent et fils—Schneider et Cª.

J. Hersent

El señor Huergo tomó la palabra y manifestó que era éste un asunto serio y pedia que se citara á una reunión especial para tratarlo.

El Ingeniero Krause, manifestó que él por su parte estaba en condiciones de tratar el asunto en seguida, pero que no tenia inconveniente en que se tratara en una sesión ulterior. Que en general ninguna de las propuestas se ajustaba extrictamente al pliego de condiciones, por lo que creia conveniente entrar á estudiar las propuestas y si de dicho estudio resultare como más conveniente una propuesta que no ofreciera suficientes garantias, exigirselas.

El Ingeniero Corthell dijo, que el Subsecretario le habia manifestado su opinión, de que podian estudiarse las propuestas y después resolver respecto á las garantias.

Se siguió cambiando ideas y se resolvió que se citara al Jurado para reunirse el dia 10 de Marzo, para tratar la protesta de los señores Hersent et fils—Schneider et Cie., y continuar en sesión permanente hasta terminar con el estudio ó informe sobre las propuestas presentadas.

Se dió cuenta que el Ingeniero Lander representante de la casa Pauling & Cº. comunica que no puede reducir el precio del elevador de cereales, pero que si el Jurado deseaba, podia presentar planos de otros elevadores, según el valor que el Jurado fijara. Se resolvió que no convenia recibir nuevos planos y precios y que se comunicara esta resolución al señor Lander.

Después de un breve cambio de ideas entre los señores presentes, se resolvió que los diferentes proponentes podian examinar los planos y demás documentos de las propuestas presentadas, á cuyo efecto el Ingeniero Jolly, de la Inspección General de Navegación y Puertos, los pondria

á su disposición todos los dias de 5 á 7 p. m., lo que se comunicaría á los interesados.

Se dió cuenta enseguida, que se habia recibido del Miembro del Jurado señor Pelayo Ledesma, un estudio financiero de las propuestas que le habían sido encomendadas por el señor Presidente por nota de fecha Febrero 4 de 1902, resolviéndose acusarle recibo.

Finalmente, se resolvió citar para celebrar sesión, el Viernes 28 de Febrero y Sábado 1º de Marzo á la 8 30 a. m., para estudiar técnicamente las propuestas, empezando por la de Pauling & Cº., levantándose en seguida la sesión, siendo las 11 h, 15 m. a. m.

SESIÓN DEL 28 DE FEBRERO DE 1902.

Ingeniero Corthell.	Hallándase reunidos los
» Luiggi.	señores inscriptos al mar-
» Huergo.	gen, se empezó la sesión
» Lange.	á las 8 h 30 m a. m.
» Krause.	El Secretario leyó el
« Darquier	acta de la sesión ante-

rior que se aprobó, y la siguiente nota del representante de los señores Pauling & Cº.

Buenos Aires, Febrero 27 de 1902.

Al señor Presidente de las Obras del Puerto del Rosario, señor Ingeniero E. L. Corthell

Presente.

Señor:

Referente á la diferencia que el señor Lange encuentra en los cómputos métricos del maderamen empleado en el muelle y depósitos, me permito informarle que á mi pedido por cablegrama á Londres que averigüen este punto, me contestan que el Ingeniero en Jefe, al cargo de este proyecto se encuentra ausente de Londres, y que solamente á su regreso se podrán conseguir detalles.

Puedo solamente proponer que si efectivamente hay una diferencia en favor de una disminución del total del valor, aprobaré en su oportunidad para que se haga la rebaja.

Si la Comisión crée que hemos colocado demasiados guinches, cabrestantes, etc., se entiende que cualquier disminución en el número de éstos se hará la correspondiente rebaja según precio unitario que hemos elevado.

Saludo al señor Presidente con mi consideración más distinguida.

P. V. Lander.

P. S.—En este momento me llega un cable de Londres diciendo que no hay error, que la diferencia es en las cruces que unen los pilotes, además me avisan que hay 136 cambios en las vías de ferrocarril.

Vale

El señor Presidente tomó la palabra y manifestó que deseaba decir algunas palabras respecto á un punto que era, en su opinión, de capital importancia en el estudio encomendado al Jurado, esto es, la naturaleza y resistencia del terreno donde se van á construir las obras. Que cuando estuvieron los miembros del Jurado en el Rosario, le manifestó allí el señor Echesortu, uno de los Miembros de la Asociación Popular del Rosario, que el Ingeniero Gay que había construido los muelles del Ferrocarril Central Argentino, los del Gas y los de Comas, podría suministrar, entre otros, datos más importantes sobre la calidad del terreno en el Puerto del Rosario; que no pudo pedir estos datos por que el señor Gay no se encontraba entonces en el Rosario. Que, hace algunos días, había venido el señor Gay á Buenos Aires y tuvo ocasión de hablarle, manifestándole el señor Gay que hace unos 25 años, existia desde el punto donde se encuentra el Muelle del Ferrocaril Central Argentino hasta la boca del nuevo túnel, un remanso donde los mayores buques podían anclar y había en la línea de los muelles de ocho á diez brazas de agua.

Que en la perforación en seco (Nº 2), hecha junto al muro del Taller Nacional, se han encontrado, á la cota 28 ms., escorias, y supone que allí había habido algún remanso. En la misma perforación, desde la cota 33 m. hasta la 34.81 m.. se habian encontrado detritus vegetales, y que el Ingeniero Elia, que hizo el estudio geológico, le ha manifestado que es muy común encontrar en la arena terciaria detritus vegetales; que por consiguiente, él creia que el terreno de fundación, es de formación reciente lo que debia tenerse presente al hacer el estudio de los proyectos.

El Ingeniero Huergo dijo, que siendo arena terciaria, su formación era de muchos años atrás; sin embargo podia haber sucedido que existiendo alguna profundidad, hubiera caido material de los costados, formándose así el terreno actual.

El Ingeniero Krause pidió la palabra diciendo, que en su opinión, convendría hacer el estudio con método, empezando por los planos generales, con los de las defensas continuando con los de detalle, etc. examinando si satisfacían las condiciones técnicas é ir eliminando los que no las satisfacieran.

El Ingeniero Luiggi dijo, que sin discutir, si los detritus vegetales y fósiles que se han encontrado pertenecen ó nó á la época terciaria, el hecho de haberlos encontrado en el subsuelo del Puerto del Rosario, no quiere decir que éste se haya formado en la época terciaria, teniendo más bien la convicción que proviene de desmoronamientos de las barrancas que pueden haberse mezclado con detritus de terrenos terciarios, y que por consiguiente, opina que el terreno donde se van á construir las Obras es de formación reciente.

Se continuó cambiando ideas haciendo moción el señor Huergo, para que el señor Presidente, por medio de sus empleados, presentara un estudio de todos los trabajos hechos por el Gobierno en el Puerto del Rosario, sobre reconocimiento del subsuelo y el resultado de las obras ya ejecutadas. Se resolvió que el Ingeniero Amespil, Jefe de la Sección Construcciones de la Inspección General de Navegación y Puertos, que estudia actualmente la cuestión de la terminación del muelle nuevo del Rosario, hiciera un resumen del expediente respectivo, pudiendo solicitar, si lo creyera necesario, mayores datos de los Ingenieros Piaggio y Soulages, que proyectaron y construyeron dicho muelle.

El Ingeniero Lange, manifestó que en su opinión, la cuestión de la excavación por el río junto á los muelles, no presentaba tanto peligro, por la forma convexa de la orilla de esa parte del Rosario.

El Ingeniero Huergo, dijo que, con el estudio encargado al Ingeniero Amespil, convendrían se acompañaran muestras de las perforaciones practicadas.

Se resolvió después estudiar técnicamente las propuestas, sin resolver definitivamente para hacerlo (definitivamente), en sesión plena á partir del 10 de Marzo.

Se empezó, en seguida, el estudio de la propuesta Pauling & Cº., haciéndose en los capítulos leídos, las siguientes observaciones:

Descripción general de las obras.

La Ley Nº. 3.885 establece en su artículo 2º, que las obras comprenderán la construcción de tres mil ó más metros de muelle, mientras que los Empresarios Pauling & Cº., sólo proponen construir dos mil metros de muelle, aunque prolongarán el muro de contención hasta tres mil setecientos cincuenta metros, por consiguiente, no está de acuerdo con la ley ni con el pliego de condiciones que fija 3.750 m. de muelle.

Se proponen varaderos, que se examinarán más adelante.

Se resolvió que el plano Nº. 1 de situación general que muestra muelles, umbrales y obras de defensa y rectificación, satisface á las condiciones generales técnicas.

Sitio para buques—Capacidad del muelle nuevo.

La longitud de los muelles destinados á buques de ultramar, es de 1.780 m. según plano Nº. 3, y de 220 m. de los destinados para buques de cabotaje; como no se explica bien el reparto de buques, se resolvió pedir datos al Ingeniero Lander representante de la casa Pauling & Cº.

La capacidad del muelle no responde al Inciso 2º del Artº. 2º de la ley, porque el total de 2.500.000 toneladas de mercaderías, representa un movimiento anual de 1.250 toneladas por metro de muelle, lo que excede muchisimo el movimiento que existe en puertos dotado de las mejores y más modernas instalaciones para carga y descarga de mercaderías.

Capacid d de los Depósitos, Almacenes y elevadores de grano.

Se resolvió que satifacían, en general, las condiciones de capacidad.

Pescantes y Maquinaria.

Se resolvió que se estudiaría si es suficiente el número de gruas de muelle propuesto, que conviene disminuir el poder de las gruas que levantan pesos de 2000 kgs. a sólo 1500 kgs. y aumentar á 30.000 kgs. el poder de las gruas fijas con triple poder para 10.000 kg., 20.000 kg. y kg. 30.000. Igualmente, se resolvió que se estudiara cuál de los dos sistemas hidráulico ó eléctrico convendría para trasmisión de fuerza.

Siendo las 11 y 30 a. m., se levantó la sesión.

SESIÓN DEL 1º DE MARZO DE 1902.

Ingeniero Corthell.	Siendo las 8 y 45 a. m.,
» Luiggi.	se abrió la sesión, estan-
» Huergo.	do presentes los señores
» Lange.	al margen designados.
» Krause.	El Secretario leyó el ac-
» Darquier.	ta de la sesión anterior,

que fué aprobada.

Dió cuenta que se habia recibido del Subsecretario de Obras Publicas, una protesta del representante de la casa Pauling & Cº. respecto de la resolución del Jurado de fecha 27 de Febrero, autorizando se permitiera á los diversos proponentes para ser examinados los planos, precios, condiciones, etc. de las propuestas presentadas.

Puesto en discusión este asunto y después de un cambio de ideas entre todos los presentes, el Ingeniero Huergo hizo moción para que se pidiera al señor Ministro que eleve este asunto al señor Procurador de la Nación para que se sirva dictaminar, si no habiendo podido imponerse los interesados por su gran extensión de todos los documentos (planos, cómputos, presupuestos etc.) en el acto de la presentación de las propuestas, los proponentes tienen derecho de imponerse de todos los planos, precios, condiciones de las respectivas propuestas recibidas, con arreglo al capítulo sobre licitaciones de la Ley de Obras Públicas, debiendo acompañarse copia de la resolución de la Comisión de fecha 27 de Febrero, invitando á los señores proponentes á concurrir á tomar vista de ellas, llamando la atención que la Comisión se ocupa de estudiar las propuestas en si mismas, exactamente como fueron entregadas al Jurado por el Ministerio, sin pretender cambiarlas, completar deficiencias ni pedir regateos como se quiere interpretar en la protesta presentada por los señores Pauling & Cº.

El Ingeniero Krause, hizo la siguiente moción: Que, estando en dudas el Jurado sobre la manera de proceder en la protesta presentada por la casa Pauling & Cº., pues es más bien de índole jurídica que técnica, y no habiendo en las leyes y decretos vigentes ninguna disposición pertinente al caso, el Jurado resuelve elevar nuevamente á V. E. este expediente, para que se sirva pedir la opinión del señor Procurador de la Nación.

Puestas á votación las dos mociones, se resolvió aprobar la hecha por el Ingeniero Huergo.

Se resolvió que el presidente debe votar siempre, y que el Secretario tenia voz pero no voto, en todas las discusiones.

Se resolvió asimismo, que hasta tanto diera su opinión el señor Procurador General de la Nación, no se facilitarian á los interesados los planos, precios y demás documentos de las propuestas.

Se continuó tratando la propuesta Pauling & Cº.

Luz Eléctrica

Se considera algo deficiente el alumbrado externo, pues sólo se mencionan veinte lámparas de arco, pero éste aparece aumentado en el Item 18 del Anexo D, y en el Plano Nº. 20.282 A, en que se indican setenta lámparas de arco de 1.000 bujias. El poder de diez bujias para las lámparas de incandescencia se considera insuficiente.

Abastecimiento de Agua

Aceptable y recomendable en General.

Vías

Se resuelve que conviene establecer dos empalmes solamente, uno al Norte y otro al Sud, en vez de tres. El peso del riel es conveniente.

Se hace notar que los vagones no pueden pasar debajo de las gruas del muelle.

Caminos y conductos de desagüe

Se aceptan en general.

Edificios para oficinas del Ministerio de Obras Públicas y de las Obras del Puerto.

Se acepta en general el cambio de ubicación de oficinas del Ministerio de Obras Púbicas, que es indicada por la limitación de la longitud de los muelles.

Boyas y Amarras

La comisión no encuentra enteramente satisfactoria, la solución relativa á las amarras.

Siendo las 11 h 45 m a. m., se suspendió la sesión.

SESIÓN DEL 4 DE MARZO DE 1902

Ingeniero Corthell.	Estando presentes los
» Huergo.	señores designados al
» Lange.	margen, se abrió la se-
» Krause.	sión, siendo las 8 h 35 m
» Darquier.	a. m.

El Secretario leyó el acta de la sesión anterior, que se aprobó.

Se dió lectura de una nota del señor P. Ledesma, comunicando que le será muy agradable concurrir á la sesión del 10 de Marzo.

La presidencia dió cuenta de haber elevado al Ministerio la nota convenida en la sesión anterior, siendo leida por el Secretario, asi como las dirigidas á los señores Lander, Bredius y Hersent, comunicándoles la resolución por la que queda suspendida la autorización para examinar los documentos de las propuestas.

En seguida, el Ing. Elia, que hizo el estudio que forma el Anexo B VI de la publicación «Concurso para la construcción del Puerto del Rasario», dió algunas explicaciones sobre la naturaleza del terreno donde se fundarán las obras proyectadas.

Se prosiguió, después, con el estudio de la propuesta Pauling y Cº.

Malecón (del terreno ganado al rio)

Después de un cambio de ideas entre los señores presentes, se resolvió: Que el Jurado es de opinión que los empalletados no podian penetrar absolutamente por su propio peso, ni aumentados con pesos, hasta el nivel de la cota 8,00 m., que es la indicada en el plano, como asiento inferior de los empalletados. Que por consiguiente, para alcanzar esta profundidad, es indispensable dragar primero el lugar donde van á ser colocados con un ancho minimo de 30 metros y una profundidad de término medio, dragado que no está previsto en el presupuesto. Que además, hay que objetar esta construcción de colchones de fajinas, por varias razones:

1º Que no son impermeables, pues dejan intersticios que permitirán el escurrimiento del material, tanto del situado detrás del malecón como del que forma el alma ó núcleo de la construcción, lo que dará lugar á asientos del terraplén situado detrás del empalletado con serias consecuencias para los edificios, calles, cañerias, cloacas y todo lo que se construya sobre ó en el terreno rellenado inmediato á ellos.

2º Que el modo de construir las obras será muy lento, debido al mucho tiempo que estas construcciones altas de faginas necesitan para consolidarse por completo, y á que debiendo ser los sauces de poca edad, habrá necesidad de hacer plantaciones en la proximidad del local.

3º Que la compresión será distinta para diferentes cargas á que se sometan los colchones, por ejemplo, terminados éstos llegará un momento en que no se observará más compresión y se considerará conveniente empezar á construir el muro de contención y el muelle de madera, entonces habrá el peligro que por el peso del muro tenga lugar un nuevo asiento por el cual se pondrá en peligro no sólo el muro mismo, sino también parte del muelle de madera que descansa sobre las faginas.

Muelle de madera

Después de un cambio de ideas al respecto, se resolvió que no satisfacia al Jurado el muelle proyectado, por los grandes inconvenientes que presenta el empalme de cuatro vigas, y por las grandes dificultades que ofrecerá la linea, por las que ofrece la colocación de los pernos que figuran debajo del agua, que aunque se propone colocar con buzos expertos, se sabe que tal trabajo no es posible hacerlo bien ni tampoco controlarlo, y por las grandes dificultades que presentarán las reparaciones futuras.

Se hizo notar, asimismo, que las vias efectuadas sobre el muelle para gruas no correspondian ni al gabarit de tren rodante de trocha ancha, ni menos al gabarit de construcciones de la misma trocha, resolviéndose que convenia que la via de las gruas correspondiera al gabarit de tren rodante de trocha ancha.

También se hizo notar que la descripción de los desembarcaderos inclinados para cabotaje, no ha sido comprendida por la comisión por falta de detalles de la obra proyectada.

Extensión del muelle de madera.

Como ya se ha visto anteriormente, la longitud del muelle para buques de ultramar, es sólo de 1750 m. y de 220 m. para los de cabotaje.

Varadero de bajo fondo para buques pequeños.

Se hizo notar que si bien está indicada en el plano general la posición de estos desembarcaderos, no hay planos de detalle que permitan juzgar de ellos.

Siendo las 11 h 15 m a. m., se resolvió levantar la sesión y reunirse el siguiente dia á las 8 h. a. m.

SESIÓN DEL 5 DE MARZO DE 1902.

Ingeniero Corthell.	Se abrió la sesión á las
» Lange.	8 h 10 m. a. m., estando
» Huergo.	presentes los señores al
» Krause.	margen indicados.
» Darquier.	El Secretario leyó el ac-

ta de la sesión anterior, que fué aprobada.

Regulación y dragado del rio Paraná

Se leyó el capitulo relativo al dragado del rio Paraná, y el tren de dragado que proponen proveer para este trabajo. Se observó que el material no era igual al indicado en el pliego de condiciones, resolviendo la Comisión que el tren de dragado propuesto, está dentro del pliego de condiciones.

Tinglados

La comisión resolvió que no se considera suficiente la fijación de una carga de 1000 Kg. por m² de piso.

Almacenes

Satisfacen al Jurado y se considera aceptable la carga de 2000 Kg. por m² que pueden soportar los pisos. Se resuelve que los pilotes de la fundación deberán ser de quebracho colorado ó curupay del Chaco ó Paraguay, y no de pitch-pine como se propone.

Elevador de cereales

Se resuelve que en cuanto al sistema es aceptable.

Maquinaria y pescantes.

Se hace notar que en la Estación Central, se prevée la maquinaria eléctrica para el elevador, y en las especificaciones de este último, también se prevée. No se incluye en la propuesta ladrillos refractarios para la chimenea y conductos de humo.

La Comisión considera conveniente la tuberia de retorno á causa de la gran cantidad de materias en suspensión que tienen las aguas.

Se hace notar, como ya se ha hecho antes, que las gruas no dejan pasar por debajo los vagones de trocha ancha. Que las cañerias que se coloquen en los terraplenes deberán ser soportadas por pilotes. Se resolvió asimismo, que convenia que toda la maquinaria se concentrara en una sola estación central.

Varadero.

Se resolvió que convenia alargarlo de unos 10 a 15 metros y emplear en las cunas maderas del pais, en vez de almo americano.

Talleres Nacionales

Se hace notar que esta propuesta incluye la construcción de un nuevo edificio para los talleres, además de la traslación y colocación de las maquinarias, cuyo presupuesto examinará la Comisión.

Especificaciones

Maderas.—Se resuelve que toda la madera a emplearse estará exenta de samago, opinando la Comisión que la hinca de los pilotes, se hará con grandes dificultades; que el aro que se propone colocar en la cabeza de los pilotes, deberá ser, en todo caso, reemplazado por un sombrero que abarque las cuatro cabezas.

La Comisión considera también que la única madera que deba emplearse en los pisos exteriores, es la de Curupay del Chaco ó Paraguay.

La Comisión ha observado en otra parte, que la madera que deberá emplear en los cimientos será madera dura del pais.

Muros de mamposteria.—Se resuelve que en el mortero para los muros de contención, se empleará cal hidráulica de Córdoba ó cemento Portland.

Obras de ladrillo.—El ladrillo á emplearse en todas las construcciones será de máquina.

Cemento.—Deberá ser igual á la clase y llenará las condiciones prescriptas por el Ministerio de Obras Públicas en sus especificaciones.

Mezcla de cal, composición de cemento y mortero liquido. La cal que se emplée será tán buena como la de Córdoba.

Balasto.—No se permitirá ceniza para balasto.

Concreto.—Se resuelve que por Secretaria, se pregunte al Ingeniero Carlos M. Morales, su opinión respecto al empleo de la cal de Córdoba para formar el concreto que sirve de base á los pavimentos. Igualmente se resolvió no admitir escorias en la formación de concretos

Traviesas.—No se admitirá más que quebracho colorado de las dimensiones normales.

Rieles y eclisas. Deben ser fabricados de acuerdo con el pliego de condiciones establecidas por la Dirección de Vias de Comunicación del Ministerio de Obras Públicas.

Clavos. Conforme.

Agujas y cruces.—Aceptado.

Obras de acero en los puentes y viaductos—Aceptado.

Obras de hierros forjado.— Se resuelve que la resistencia a la rotura del hierro forjado será de 3.500 Kg. por cm2

Hierro fundido.—Conforme.

Pintura.—Todos los hierros deberán recibir una capa de minio ú otra pintura anticorrociva, antes de salir de la fábrica.

Siendo las 11 h 40 m. a. m., se levantó la sesión.

Sesión del 6 de Marzo 1902

Ingeniero Corthell.
» Huergo.
» Lange.
» Krause.
» Darquier.

Se abrió la sesión á las 8 h 10 m. a. m. estando presentes los señores indicados al margen.

El Secretario dió lectura del acta de la sesión anterior, que se aprobó.

Se dió lectura de una nota del Ing. Mitre, pidiendo datos sobres los proyectos presentados, y de la que el señor Presidente le enviara en contestación, pidiéndole aclaración á la anterior.

El Ingeniero Krause, hizo moción para que se haga por los Ingenieros del Gobierno, un estudio de las condiciones estáticas y de estabilidad de los muros de contención y de los muelles, admitiendo dos hipótesis: 1a, Que el ángulo del resbalamiento sea el normal ó 30° y 2o, que el ángulo sea de 90°, que corresponda a un material con liquido. Se resolvió encargar este estudio á los Ingenieros Curutchet y Jolly.

Los señores Ingenieros Soulage y Elia dieron explicaciones teniendo a la vista algunas muestras de las perforaciones más importantes hechas en el Puerto del Rosario.

Se empezó después á tratar la propuesta Hersent et fils, Schneider et Cie.

La Comisión resolvió que en los respectivos planos del Gobierno, se colocarán las obras de rectificación del Paraná, proyectadas por los diversos proponentes, asi como secciones de las mismas.

Se resolvió que la sesión del Lunes, empiece á las 2 p. m., y que esto se comunique á los señores Luiggi, Ledesma y Mitre.

Siendo las 11 h 35 m a. m., se levantó la sesión.

Sesión del 7 de Marzo de 1902

Ingeniero Corthell.
» Krause.
» Huergo.
» Lange.
» Darquier.

Siendo las 8 h. a. m. y estando presentes los señores indicados al margen, empezó la sesión.

El Secretario leyó el acta de la sesión anterior, que fué aprobada.

Se leyó un telegrama del Ingeniero Mitre, aclarando su carta de fecha 3 de Marzo. Se resolvió contestarla telegráficamente.

Se continuó tratando la propuesta Hersent.

Dragajes

Se hizo notar que en la descripción se indica para el canal frente á los muelles, un ancho de 3,60 m., y una profundidad de 7 m., lo que debe ser por error, pues en el plano No. 2 figura el canal con un ancho de 2, 430 m. de profundidad de 7 m. llegándose al ancho de 500 m., al cero con el talud de 1.10 que se le dá en el costado oriental.

Obstrucción del Canal de la quebrada

Se cambiaron ideas respecto á las obras de defensa y rectificación propuestas frente al canal de la Quebrada y a los muelles, resolviéndose que la Comisión considera muy digna de estudio la necesidad de la concentración de las corrientes en el canal, al frente de los muelles por la interrupción del canal de la Quebrada, por medio del dique trasversal. La altura aproximada mínima de la obra será determinada en estudio de detalle por la misma Comisión, aunque desde ya prevée que el limite superior, convendria que se fije después de observarse el efecto de la obra durante su construcción.

Defensa de la Isla del Francés.

No se hace observación.

Maquinaria empleada en la rectificación del Rio Paraná.

No se hace observación.

Ejecución de Faginages.

Se llama la atención que la adquisición del terreno y plantaciones, será estudiada respecto de las tres propuestas, creyendo hasta hoy la Comisión, que corresponderá al contratista que obtenga la obra, la adquisición de los terrenos y plantación de las arboledas necesarias, en una palabra, que se provea de los árboles necesarios en la forma que le sea más conveniente.

Comparación de los tipos de muelle de mamposteria.

Tipo A.—Se resolvió que, respecto del enrocamiento, la Comisión se propone estudiar en detalle la construcción en previsión de las futuras excavaciones que pudieran sobrevenir en el terreno al frente del muelle, por efecto de la corriente de las aguas.

La Comisión encuentra que el Tipo A. es el superior de los proyectos presentados por las casas Hersent et fils, Schneider et Ce, y que el estudio definitivo del muelle se hará después que los Ingenieros Curutchet y Jolly, presenten el estudio que se les ha encomendado en la sesión anterior.

Siendo las 11 h. 35 m. a. m., se levantó la sesión.

Sesión del 10 de Marzo de 1902.

Ingeniero Corthell.
Señor Ledesma.
Ingeniero Luiggi.
» Krause.
» Huergo.
» Lange.
» Darquier.

Siendo las 2 h. 35 m. p. m. se declaró abierta la sesión, estando presente los señores indicados al margen.

El miembro del Jurado, señor Ledesma, pidió autorización al Jurado para que el Secretario de la Asociación Popular del Rosario, señor Alberto J. Paz, asistiera á las sesiones por los datos que el Jurado pudiera necesitar respecto á movimiento comercial y financiero de aquella ciudad, lo que se resolvió afirmativamente por unanimidad.

El Secretario leyó el acta de la sesión anterior, que se aprobó. Leyó también, párrafos de una carta del Ingeniero Mitre dirigida al Ingeniero Corthell, en la que manifiesta no poder concurrir á las sesiones, pero que desea firmar el dictamen de la Comisión.

Se resolvió dejar pendiente la discusión de la protesta de los señores Hersent et fils, Schneider et Cie., de fecha Enero 22 ppdo., hasta la conclusión del estudio técnico de las tres propuestas.

Se continuó estudiando la propuesta Hersent.

Se leyó el Capítulo III, haciéndose las observaciones, y tomándose las resoluciones seguientes:

Se hizo la siguiente moción: La Comisión considera que el plano general ha sido bien estudiado.

Habiendo hecho moción el Ingeniero Krause para que se agregara á la anterior moción, que seria conveniente construir una pequeña dársena para los buques de cabotaje, se votó, aprobándose la 1a parte de la moción resolviéndose aplazar la resolución sobre la segunda parte hasta después de haber terminado el estudio técnico de las propuestas.

En la parte que trata de vias férreas, se resolvió, que no parece conveniente limitar la colocación de un tercer riel sobre una sola parte del puerto.

Respecto al alumbrado, se resolvió que se estudiara en detalle el alumbrado eléctrico exterior.

Gruas—La Comisión resolvió, aunque no definitivamente, que las cuarenta gruas de 750 kgs. á 1500 kgs. y de 1250 kgs. á 2500 kgs., deberian reducirse á treinta y cinco del primer poder, y que deberia aumentarse á seis las de diez toneladas con poder variable de cinco á diez toneladas.

En la parte referente al valizamiento del Rio Paraná frente al Rosario, se resolvió que la Comisión considera que las boyas de amarre propuestas, son para permitir el atraque de los buques al muelle, y que deberán ser más numerosas y estar a menor distancia del muelle.

Se resolvió después reunirse el dia siguiente á las 8 h. 30 m. a. m.

Enseguida se levantó la sesión, siendo las 5 h. 45 m. p. m.

Sesión del 11 de Marzo de 1902.

Ingeniero Corthell.
Señor Ledesma.
Ingeniero Luiggi.
» Huergo.
» Lange.
» Krause.
» Darquier.

Estando presentes los señores indicados al margen, se abrió la sesión á las 9 h a. m.

El Secretario leyó el acta de la sesión anterior, que se aprobó.

Se continuó estudiando la propuesta Hersent.

En el Capitulo sobre justificación de la repartición de vias férrea y vias de comunicación, se tomó la siguiente resolución.

La Comisión tratará más adelante la cuestión de la naturaleza de los afirmados que deberán emplearse en las calles del Puerto. En caso se adopte macadam para el afirmado, deberán proveerse máquinas aplanadoras.

En el capitulo que trata de galpones para mercaderias, se resolvió: La Comisión considera que por ahora, por lo menos, es conveniente la construcción de depósitos para la importación. Resuelve asimismo que los depósitos para mercaderias de importación deben ser construidos de mamposteria, entendiendo que la primera fila es de tinglados y su construcción en fierro mientras que los depósitos que arriba se indican, son los de segunda fila.

Se hace notar que la capa de hormigón de los pisos debe tener de 20 á 30 cm. de espesor. Que el piso de los tinglados en un costado por lo menos, debe quedar á la altura de la plataforma de los vagones. Que la separación paralelamente al muelle de los tinglados y depósitos debe ser, por lo menos de 15 m. para dar lugar á dos vias férreas y acceso á los carros. Que seria conveniente hubiera en la parte de atrás de los tinglados una marquecina para cubrir los vagones y que el terreno sea adoquinado.

Se resolvió estudiar en detalle la superficie y volumen de los depósitos.

Se suspendió la sesión á las 11 h 15 m a. m. resolviéndose reunirse el siguiente dia á las 8 h. 30 m. a. m. y á las 2 h. p. m.

Sesión del 12 de Marzo de 1902.

Ingeniero Corthell.
Señor Ledesma.
Ingeniero Huergo.
» Krause.
» Luiggi
» Lange.
» Darquier.

Estando presentes los señores designados al márgen, se abrió la sesión a las 9 h a. m.

Se empezó a estudiar la propuesta del Sindicato Francés.

Leido el documento E á (pag. 1 á 3) la Comisión observó que la profundidad de los pilotes del muelle se limitaba á alcanzar sólo la capa terciaria, y en el plano No 5 los cuatro pilotes de las filas 2a y 5a tienen una longitud menor, que las bitas de amarre se colocaban simplemente sobre

la prolongación de los pilotes asegurados por pernos y que el ancho del canal dragado á menos de 7 m. de profundidad, sólo tenia, según especificación y planos, la anchura de 360 m. Se observaron detalles de la construcción, como ser la sección de las vigas de 30 cm. X 15 cm, que soportan la grua y la via y la posición del tirante de hierro anclado á la cuarta fila, dejándose para después, en caso necesario, el estudio de toda la construcción.

Respecto á los tinglados y almacenes, se observó que las columnas, como en las propuestas por Hersen, descansan sobre el terraplén que sè formaria recientemente, sin preparación de fundaciones, así como el piso que seria colocado directamente sobre el terraplén. Se observó, asi mismo, que faltaban completamente los desagües.

Muelle de Beton Armado.

Se observó que los tres pilotes del frente de los pilares, evidentemente no soportan peso: de modo que los pilares quedan con un cimiento á 9,50 m. y no llegan a la arena terciaria.

Este hecho de no hacer llegar los cimientos á la arena terciaria, descalifica el proyecto, asi que no es el caso de discutirlo si es suficiente el talud de 45º dado á la escollera, el ancho de un metro dado á la misma en la cumbre en relación con el ancho de 0,50 del murallón de retención que descansaria sobre esta cumbre y demás observaciones.

Leido el documento E. B. pág. 1 á 4, se hicieron las siguientes observaciones:

Se observó que todos los tinglados y almacenes están ubicados con metódica regularidad á lo largo de la extensión total del muelle, sin estudio alguno referente á las necesidades comerciales del Puerto, divididas por si mismo, en navegación exterior, de tránsito, de cabotaje, de importación, de exportación, de mercaderias de depósito permanente, de despacho directo ó de materiales voluminosos.

Se observó que las vias férreas, tanto de trocha ancha como de trocha angosta, deben empalmar con las del servicio del Puerto, por dos puntos suficientemente distanciados en la extensión de las obras; que la ubicación de la estación de clasificación deberá de preferencia estar cerca del elevador de granos, donde se desarrollará mayor intensidad de movimiento, punto por otra parte, donde quedaria área de terreno para ensanches futuros, que generalmente, en todas partes, se requiere en corto tiempo, después de comenzada la explotación de obras de Puerto, asimismo se consideró necesario la trocha mixta en varias extensiones.

Leido el documento E b de pág. 5 á 9, se observó que la disposición general y planos responden con mucha amplitud á las necesidades del Puerto, y respecto al muro de sostenimiento, que se creaba una necesidad sin objeto, pues su construcción se evitaria trasladando algo más al Sud el elevador de cereales.

Se observó también que para este elevador, como para todos los edificios, no se han previstos pilotajes para las fundaciones.

Leido el documento E c, se consideró que el depósito de explosivos, con las dimensiones proyectadas es excesivo, y que debe construirse un pequeño depósito en el extremo Sud del Puerto, para almacenar una pequeña cantidad de explosivos, para uso inmediato, mientras que el depósito general debe colocarse fuera del recinto del Puerto, como se ha indicado antes.

Leido el documento E d de la pag. 1 á 5, se resolvió que el tipo de gruas, salvo detalles, es aceptable, pero que su número es insuficiente y su poder deficiente.

Leida la página 6 del mismo documento, se observó que se considera deficiente el valizamiento y muy costoso, notándose la falta absoluta de boyas de amarre.

Leido el resto del documento E d, se observó que no satisface en general la instalación electrógena, por insuficiente.

Leido el documento E e, se resolvió que el señor Presidente citara al Ingeniero Jefe del Sindicato Francés, para el dia siguiente, á las 9 a. m., para que diera explicaciones sobre los muros ó umbrales que proyecta para la correción del Rio Paraná frente al Rosario,

Leidos y discutidos los diferentes proyectos presentados, el Jurado procedió al estudio comparativo de los mismos y á tomar á su respecto diversas resoluciones, como sigue;

Ninguna de las propuestas constan de todos los documentos requerido por el pliego de condiciones, siendo la más completa la presentada por Hersent et fils, Schneider et Cie.

Siendo las 6 de la tarde, se levantó la sesión, resolviendo antes reunirse á las 8 h. 30 m. a. m., el siguiente dia.

SESIÓN DEL 13 DE MARZO DE 1902.

Ingeniero Corthell.
Señor Ledesma.
Ingeniero Krause.
» Luiggi.
» Lange.
» Huergo.
» Darquier.

Estando presentes los señores al margen designados, se abrió la sesión á las 8 h. 45 m. a. m.

El Secretario dió lectura de una nota dirigida por los Ingenieros Bredius y Lefebre, en la que comunican que el segundo es el apoderado de los señores que forman el Sindicato Francés.

Se dió también lectura á la nota que de acuerdo con la resolución tomada en la sesión anterior, se les envió á dichos señores, para que concurrieran á la sesión de hoy á dar algunas explicaciones.

Los Ingenieros Lefebre y Bredius, dieron las explicaciones que se les pidieron manifestando que los enfaginados que proyectaban en el canal de la Quebrada, no eran muros sino simples umbrales.

En seguida de retirarse los señores nombrados, el Secretario leyó el acta de la sesión anterior, que fué aprobada.

Estudiados los proyectos se verificó que aunque en los planos se muestran algunos muelles cuyas funciones, como en el caso del muelle de betón armado proyectado por el Sindicato Francés, sólo alcanzan á la profundidad de 9,50 mt. debajo del cero, sin embargo, las tres propuestas suponen atravesar el terreno removido y llegar á la arena terciaria, en sus diversos proyectos como suficiente garantia á la estabilidad de las obras.

El señor Presidente hizo notar que los muelles de betón armado, proyectados por el Sindicato Francés, no llegan á la arena terciaria en sus fundaciones, y que los señores Ingenieros Lefevre y Bredius, habian declarado que con ese sistema de construcción, no era posible llegar á 20 mt. de profundidad debajo cero.

La Comisión tomó la siguiente resolución:

Después de haber estudiado la naturaleza del terreno demostrado por las perforaciones, y de considerar que el lecho actual del Rio Paraná habia sido cortado en una capa de arena terciaria, cuyo nivel superior habia estado á 4 m. sobre el cero; que los perfiles y secciones formados con dichas perforaciones mostraban que la profundidad del rio, habia llegado en algunas épocas hasta la profundidad máxima de 25.75, dejando en otros puntos extensiones de 15 m. profundidad minima; que actualmente existen profundidades de agua hasta de 22 m. en la inmediaciones de las obras proyectadas y en puntos en que hace pocos años se encontraban en seco; que seria improcedente admitir obras fundadas á profundidad que puede ser minada por socavaciones dificil de prever, que es indispensable fijar un limite inferior á la profundidad á que deben llegar las fundaciones cualquiera que sea el sistema de obras que se estudie, tanto por la seguridad de la estabilidad de las obras, como para la apreciación del presupuesto de su costo, la Comisión resolvió que la profundidad minima á que deben llegar las fundaciones del muelle será la de 25 m. de bajo del cero.

Resolvió en seguida la Comisión, que el señor Presidente citara al señor Hersent para concurrir hoy a las 2 h30 m p. m., al Salón de Reuniones del Jurado, con el objeto de pedirle explicaciones relativas á las razones que ha tenido para admitir sobre el terreno de fundación, una presión máxima de ocho kgs. por cm. ², trayendo los datos de su experiencia al respecto. Igualmente, que trajera muestras de las piedras de Victoria que proyecta emplear en las Obras.

El señor Presidente dirigió la comunicación al señor Hersent, levantándose en seguida la sesión, á las 11h 30 m a. m., para continuarla á las 2 h30 m p. m.

A las 2 h 30 m p. m., concurrieron los Ingenieros Hersent y Odent, para dar las explicaciones que deseaban los miembros del Jurado.

Encontrándose, todavia, los señores nombrados, concurrió el Ingeniero Dominico, quien dió algunas explicaciones sobre las obras que habia construido años atrás, en el Rosario, suministrando datos respecto á la naturaleza del terreno, donde se proyectan las obras del Puerto.

Continuaron los señores Hersent y Odent dando explicaciones, terminadas las cuales, la Comisión les pidió que presentaran un dibujo del muelle Tip. A. suponiendo que las fundaciones lleguen á la cota 25 m. y que la presión máxima no pase 3.50 kgs. por cm. ² prometieron presentarlo el dia siguiente, y siendo las 6 p. m., se levantó la sesión.

SESIÓN DEL 14 DE MARZO DE 1902

Ingeniero Corthell.
» Luiggi.
» Huergo.
» Krause.
» Lange.
» Darquier.

Siendo las 8 h 35 m a. m., se abrió la sesión estando presente los señores indicados al margen. El Secretario leyó el acta de la sesión anterior, que se aprobó.

Se resolvió, que en vista del costo excesivo de fundar los cimientos de los muelles en toda su extensión a la profundidad de 25 m., á lo menos, debajo del cero, con el propósito de evitar la eventualidad de socavaciones de los pilotes ó pilares, seria aceptable el plan alternativo de proteger el fondo del rio en el frente de los muelles por colchones de faginajes extendiéndolos unos 20 metros afuera del frente de los pilares de mamposteria ó 10 metros afuera de los pilotes de primera fila en el caso del plano de los señores Pauling & Co., ó de los demás sistemas de muelles de pilotes. La superficie superior de estos colchones debe quedar á 8 metros á lo menos debajo del cero, y el espesor no deberá ser mayor de 0,50 m. y todos deben construirse con material muy flexible y deben bajarse inmediatamente después del dragado necesario; también se colocarán debajo del montón de piedras entre los pilares ó pilotes, un colchón como una base para prevenir su hundimiento. Este colchón se extenderá hasta unirse con el del frente.

Resolvió, asimismo, que protegidos asi de la socavación los pilares ó pilotes, no era necesario llegar en toda la longitud del muelle á la profundidad de 25 metros bajo cero, pero si, llegar siempre á penetrar la fundación por lo menos en un metro en la arena terciaria; que cada pilar ó pilote llegue á una profundidad minima de 17 m. debajo del cero, previéndose que excepcionalmente se deberá llegar á la de 27 metros.

El Jurado, resolvió, que no puede consi-

derar justificada una presión máxima mayor de 3,50 kg. por cm² sobre la arena debajo de los pilares. El Ingeniero Luiggi manifestó que habia recomendado que la presión maxima no supere de 3,50 kg. por cm² y que la presión media no sobrepase de 3,00 kg. por cm², sin tener en cuenta el frotamiento que será mayor beneficio de estabilidad.

Se resolvió, también, que en caso de aceptarse la propuesta Hersent, se establecerá que la distancia máxima de eje á eje de los pilares, será de 16 m.

La Comisión resolvió también, que en caso de aceptarse las obras propuestas por los señores Pauling & C°., el plano actual del muro de reclamación y de los muelles de madera proyectados no siendo aceptables deberia subsanarse los defectos principales, de la siguiente manera:

Dragar el terreno de base á la profundidad de 8 m., sentar sobre èl un colchón en toda la anchura mostrada en el plano; llenar sus intersticios con arena, luego sentar otro colchón y asi sucesivamente primiendo en su totalidad la cuña de arena proyectada. Este colchón con el de la protección del frente deberá formar una superficie continua.

Habiendo concurrido los señores Hersent y Odent, presentaron un croquis del muelle Tipo A. que llevaba las condiciones que se indicaron en el dia anterior, dando así mismo datos de lo que aumentaria el costo de las obras, introduciendo estas modificaciones. Como habian hecho los cálculos algo apresuradamente, la Comisión les manifestó que los revisaran y los presentaran por escrito, suponiendo que en la parte del puerto destinado para cabotaje, se construyera el muelle en una longitud de 1.000 m. de madera Tipo D., que se construyera un dique para buques pequeños; que los pilares de los muelles de mampostería desde el Km. O. al Km. 1,175 estén espaciados de 16 m. de eje á eje, siendo la presión máxima de 3,5 kg. por cm²,. y que los pilares penetren un metro como minimum en la capa de arena terciaria; que los muelles de mampostería desde el km. 2,175 á Km. 3,650 tengan sus pilares espaciados de 16 m. de eje á eje, que lleguen á una profundidad minima de 17.00 m. y que la presión máxima sobre el terreno, no pase de 3.50 kg. por cm.². Ademas, que calculen el costo de una plataforma de faginas de veinte metros de ancho, colocada á la cota 9.00 m., frente á los muelles de mampostería ó sea sobre 2650 metros de longitud.

Una vez que se retiraron los señores Hersent y Odent, se resolvió que el señor Presidente pidiera al señor Lander, representante de Pauling y C°., los siguientes datos:

1° Si con los pilotes que proponen de 60 cm. x 60 cm. pueden ir en todos los puntos hasta la profundidad de 25 m.

2° Si le será posible llegar con los mismos hasta 30 m.

3° Costo del muelle corrido, todo con pilotes que lleguen hasta 25 m.

4° Idem. idem hasta 30 m.

5° Costo del revestimiento de faginage del fondo del rio a la cota 8 m. y un ancho de 10 metros en todo el largo del muelle.

En seguida se levantó la sesión á las 11h 45 m para continuarla á las 2 h 35 p. m.

A las 2 h. 40 m p. m. se prosiguió la sesión.

Habiendo estudiado detenidamente las propuestas separadamente, se resolvió hacerlo ahora comparativamente, tomando para ello como base la comparación hecha por el Ingeniero Curutchet.

Se empezó la lectura de dicho trabajo, haciéndose observaciones, y tomándose las resoluciones siguientes:

Punto 16. Se resolvió que en la actualidad conviene el uso de depósitos de un solo piso y que alguno de ellos tengan zótano, con los pescantes necesarios que podrian servir para levantar pesos hasta de 1 tonelada.

Punt 17.—La Comisión en el sentido de lo ya resuelto en sesión anterior de que la ley prescribe la construcción de almacenes de depósitos, resolvió que éstos deben ser de mampostería con techo de teja.

Punto 18.—Todas las propuestas satisfacen la superficie de 50.000 m² indicado en el informe general de Navegación y Puertos.

Punto 23—La Comisión resolvió que debe estipularse claramente el empleo de secadores en los graneros.

Punto 30.—La Comisión consideró que debe suprimirse en todo lo posible el empleo de madera, salvo cuando esté enterrada en los cimientos.

Siendo las 6 h p. m. se levantó la sesión.

SESIÓN DEL DÍA 15 DE MARZO DE 1902.

Ingeniero Corthell.
» Huergo.
» Lange.
» Luiggi.
» Krause.
» Darquier.

Siendo las 8 h 25 a. m., y estando presentes los señores designados al margen, se abrió la sesión.

El Ingeniero Huergo expuso ideas sobre el informe que pasara la Comisión al Ministerio y propuso la copia de las actas y del estudio comparativo de las propuestas, haciendo las correcciones necesarias para ponerlo de acuerdo con las conversaciones y discusiones que habian tenido lugar durante las sesiones. Lo que se aprobó.

El Ingeniero Lander, que habia sido citado para concurrir al seno del Jurado, dió explicaciones respecto á los datos que se le pidieron el dia anterior, entregando al mismo tiempo, una carta en que ratificaba sus explicaciones, manifestando que en cuanto al costo de la defensa de faginaje frente á los muelles, lo mandaria después.

En seguida de retirarse el Ingeniero Lander, se prosiguió en el estudio comparativo de las propuestas.

Punto 34.—Se consideró que el costo del elevador de cereales propuesto por Pauling y C°. es excesivo.

Punto 35—Se resolvió que las gruas movibles de muelle, serian treinta y cinco (35), con doble poder de 750 á 1500 kg., que las fijas serian seis (6) de doble poder de 5 á 10 toneladas y una de (30.000) treinta mil kilogramos con triple poder de 10 toneladas, 20 toneladas y 30 toneladas.

De acuerdo con el acta de 7 de Marzo y la del 10 del mismo, la Comisión resolvió definitivamente:

Discutida extensamente la cuestión del empleo de gruas eléctricas é hidráulicas, habiendo hecho constar el señor Ingeniero Krause su voto á favor de la trasmisión eléctrica, la Comisión en mayoria, reconociendo las ventajas teóricas de la trasmisión eléctrica, resolvió que cualquiera fuese la propuesta aceptada, los proponentes deberian comprometerse á hacer la instalación que el Gobierno decidiera después de conocer el resultado práctico de las instalaciones eléctricas, que es uno de los puntos que los Ingenieros señores Corthell y Segovia, delegados del Gobierno Argentino en el Congreso Internacional de Navegación que se reunirá en Dunseldorf en Junio próximo, estudiarán haciendo averiguaciones personales sobre este importante asunto, comunicando después el resultado de sus estudios al Gobierno.

Punto 36.—La Comisión considera más conveniente el empleo de gruas que permitan inferiormente el paso de dos vias férreas con gabarit suficiente de vagones de trocha ancha.

Punto 41—La Comisión crée conveniente que se subdivida por lo menos en tres grupos la fuerza motriz del Puerto, de manera que siempre haya uno de repuesto.

Punto 46.—Se hizo notar que en la propuesta del Sindicato Francés es deficiente la instalación eléctrica, como ya se ha hecho resaltar antes.

Punto 47.—La Comisión recomienda el empleo de acumuladores.

Punto 50.—El Jurado resolvió que en las estaciones de clasificación hay verdadera conveniencia en que estén separadas las trochas, mientras que las vias de comunicación deben ser mixtas agregando al efecto un tercer riel de modo que en todo el puerto tenga acceso la trocha angosta.

Punto 53.—La Comisión recomienda el peso de 35 kg. por metros de riel para todas las trochas.

Punto 57.—La Comisión resolvió que, no previendo locomotoras los señores Pauling & y C°. deben proveerse cinco locomotoras como minimum con paragolpes continuos, y deben ser de trocha ancha.

Punto 58 No proveyendo básculas el Sindicato Francés ni Pauling & y C°., se resolvió que la Comisión cree que deben instalarse dos básculas.

Punto 60.—Se resolvió que todo el ancho del muelle debe ser adoquinado; que entre los tinglados y depósitos debe dejarse como minimo un espacio de 15 metros que también será adoquinado; que detrás de los depósitos deberá adoquinarse una parte de la calzada de 10 metros de ancho para el estacionamiento de carros.

Punto 63—En el proyecto definitivo de las obras, se tendrá presente el perfecto desagüe hasta el rio, de las aguas en general.

Punto 64—Todos los edificios deberán estar provistos de cañerias de aguas corrientes ó hidrantes, unidos á las de las aguas corrientes de la ciudad.

Punto 65—Los edificios habitables estarán provistos de baños y letrinas, construyéndose también ésta en otros puntos del puerto; las obras de desagüe se harán por cuenta del concesionario.

Punto 66—La Comisión considera necesaria las rejas aduaneras propuestas por las dos empresas.

Punto 67—Se aprobó la moción del señor Ingeniero Corthell, que á continuación se transcribe:

Después de un estudio detenido, el Jurado expresa la opinión siguiente respecto á la rectificación del Rio Paraná frente al Rosario. Es necesario prevenir todo lo posible el movimiento, aguas abajo, de las «Islas Espinillo» y «Francés». Prevenir también el ensanche del Canal principal. Para realizar estos objetos seria necesario retener en sus posiciones actuales las cabezas de estas Islas por medio de colchones de fajinaje y protejer, contra más erosiones, el fondo del canal principal por medio de un umbral de colchones.

Para mantener el canal dragado de 500 metros de ancho á lo largo de los muelles proyetados, será necesario normalizar el rio, estableciendo una orilla artificial al Este del Canal paralela en cuanto sea posible á la linea de los muelles.

Esta nueva orilla incluyendo en una parte un dique y en la otra parte la orilla de la Isla del «Espinillo», debe ubicarse aproximadamente á unos setecientos (700) metros de las lineas de los muelles. Si el ancho del canal fuera menor de (700) metros, habria probablemente demasiado ensanche del canal con respecto á su profundidad y un transporte aguas abajo del material removido por la corriente, produciendo asi, un relleno perjudicial á la navegación.

Si el ancho fuera mayor de 700 metros, probablemente habria un relleno en el canal dragado en frente de los muelles. Este dique debe extenderse de la orilla de la isla (*Espinillo*) á través del canal de la *Quebrada*, sobre el banco aguas abajo, y hasta la curva de tres ó cuatro metros debajo del cero. A través del Canal de la *Quebrada*, el dique debe construirse con

una base suficientemente ancha para llegar en el futuro hasta 3 metros arriba un cero si la experiencia llegara á aconsejar. En frente debe colocarse un colchón como un «Apron» para proteger el dique contra excavaciones y atrás otro colchón para recibir el choque del salto de agua sobre el dique en grandes crecientes.

Punto 73.—Se resolvió enviar una nota al señor Hersent, pidiéndole aclaración por escrito, respecto al ancho del canal que proponen dragar.

Punto 74.—Se resolvió tratarla en la siguiente Sesión.

Punto 75.—Se dejó para hacer el cálculo de costo cuando se trate el Presupuesto.

Punto 76.—El Jurado observa que el tren del dragado de los señores Hersent, Schneider et Cie, es de 65 % de mayor producción que el de las otras dos propuestas; y que también que las propuestas del Sindicato E. Francés y de Hersent, Schneider, deberian en caso de aceptarse sus propuestas, aumentarse el primero de tres chatas á vapor y el segundo de dos chatas cada una de 400 metros cúbicos.

Punto 77.—Se deja para hacer el cálculo cuando se trate del Presupuesto.

Siendo las 6 h. p. m., se levantó la sesión para reunirse el siguiente dia á las 8 h. 30 m. a. m.

SESIÓN DEL 16 DE MARZO DE 1902.

Ingeniero Corthell. » Huergo. » Krause. » Luiggi. » Lange. » Darquier.

Estando presentes los señores indicados al margen, se abrió la sesión á las 8 h. 30 m. a. m. El Secretario dió lectura de las siguientes notas:

Buenos Aires, Marzo 15 de 1902.

Señor Presidente del Jurado de Estudio de las propuestas para la construción del Puerto del Rosario-Ingeniero Elmer L. Corthell.

Respecto á los tres puntos sobre los cuales el honorable Jurado se ha servido pedirme explicaciones, contesto:

A) Umbrales de fajinas. Creo que la explicación verval, dada anteayer es categórica, y que los señores Miembros del Jurado se han dado por conforme con ella; sin perjuicio de esto, repito que no se trata en manera alguna de paredes ó muros altos de fajinas, que se opondrian por completo al paso de las aguas.

Por lo tanto, no hay más que borrar la palabra *Muros* en la línea 21 de la página 3 del folleto E. e. que está en contradiccion con la idea del sindicato, que sólo ha proyectado *Umbrales*.

Débese observar que la mente del sindicato, es de dragar los taludes naturales de las islas y bancos, en donde éstos tuviesen una pendiente demasiada fuerte, antes de proceder á la colocación de las defensas de fajinages.

B) Sección del Canal Navegable.—La idea permanente y positiva del Sindicato ha sido de conformarse *enteramente* con *todas* las cláusulas del pliego de condiciones, tanto financieramente como técnicamente. Por lo tanto, si algunos Miembros de ese Jurado han creído ver ciertas diferencias á este respecto en el hecho de proyectar el Sindicato un canal de 360 metros de ancho en el fondo, en vez de 500 metros de ancho á flor de agua, débese atribuir esto tan solo á las contradiciones manifiestas en que incurre el Pliego de Condiciones

En el Art. 5º de este Pliego (Página 3-C,-2) se dice que el canal debe tener como mínimo *una anchura* de 500 M. *en el fondo como lo indican el plano B 7, r.* y la memoria B *7, t.*

Se deja pues, muy buena constancia que estos documentos no son solamente ilustrativos, sin significación especial, como ha sido observado, sinó que forman parte *íntegro* del Pliego de Condiciones.

Consultando este plano *B 7, r.* se vé que todo el canal de los muelles tiene *solamente* 360 metros *en el fondo*, con esta particularidad que, al largo de todo el muelle, se ha dejado un pedazo sin dragar, que molestará los buques al atracar. El sindicato en su proyecto está perfectamente de acuerdo con este plano B 7, r., puesto que en frente de los muelles proyectados, la anchura en el fondo es de 360 metros, pero, arrimado á la pared del muelle.

Consultando ahora el documento B 7, t., que hace parte integrante del Pliego de condiciones, resulta que en él se establece con claridad que, para el ancho en el fondo *«se ha resuelto aceptar 360 metros»* y, como por una parte los buques deben poder atracar al muelle y haber allí una profundidad 7.—M. bajo cero y de otra parte, que el talud del enrocamiento nunca puede ser de 1 en 10, sinó de 2 en 3, resulta que la conclusión á que, en este documento se llega (parº—6—pág. 10), de que el canal tendría 500 metros de anchura á la cota cero, es inexata, pues 360 metros, más 70 Metros para el talud á un lado, más unos 10 metros para el enrocamiento, nunca llegan á sumar 500 metros.

En resumen, de las contradiciones contenidas en los documentos oficiales, resulta, que el ancho á dar al Canal navegable, no ha sido netamente indicado.

Además, el problema queda indeterminado, por que tomando una anchura definida para el canal frente á los muelles, y modificando con umbrales de colchones de fajina, en más ó en menos, el caudal del Canal Oriental y del Canal de la Quebrada, se puede alcanzar á obtener en el canal de los muelles, un régimen de equilibrio, perfectamente estable, evitando tanto las erociones, como el rellenamiento.

Ha sido pues necesario elegir una anchura que pueda satisfacer las necesidades del tráfico del Puerto, y el Sindicato, teniendo en cuenta las indicaciones del Pliego de Condiciones, ha considerado que la anchura de 360 metros á la cota 7,00 del fondo es suficiente y aconsejable.

Ahora bien, si, despues de un estudio que haría el Exmo. Gobierno, conjuntamente con la Empresa, resultara evidente la necesidad de aumentar esta anchura, el Sindicato no se rehusaría de ejecutarlo, conforme al fallo que de comun acuerdo se expresaría, sin aumentar el presupuesto, ni la duración de la concesión.

C) Fundaciones de los muelles de betón armado. Presento al jurado las explicacioues siguientes, respecto á la cota 9,50 m., que ha sido elegida por el Sindicato para asentar las fundaciones de los pilares de los muelles de betón armado.

1.) Como lo hemos expuesto más arriba, las obras de corrección del Paraná tendrán como resultado crear un estado de equilibrio estable en el Canal dragado en frente de los muelles y por consiguiente quedará suprimida toda causa de erosión. (*Affouillement*).

Sín ningún temor se podrá pues establecer fundaciones á 2,50 m. más abajo que el fondo del río. Sin embargo y como medida de precaución, que consideramos exagerada el Sindicato admite que los pilotes exteriores podrán colocarse en el interior de los pilares, según lo ha sido previsto en el folleto E. a, pág. 10. Esos pilotes, que se colocarán en número suficiente, se clavarán hasta la profundidad necesaria según la naturaleza del subsuelo en cada punto, y en su parte superior quedarán encerrados dentro del hormigón de los pilares.

En el caso poco probable, en que se notase una tendencia de erosión al pié de los muelles, dichos pilotes permitirán remediarlo con enrocamientos, enfajinados ú otros medios.

2) Algunos miembros de la comisión han observado que á la cota—9,50 se encontrarían solo terrenos sin consistencia, removidos recientemente y poco susceptibles de ofrecer una resistencia suficiente.

Pero es bueno de notar que las Obras de Corrección del Paraná tienen como objeto la desaparición del rellenamiento progresivo que desde muchos años atrás viene produciéndose, comprometiendo la existencia misma del Puerto Rosario.

(Véanse perfiles del Río de diferentes épocas B. 6, g.)

Resulta pues que á la cota 9,50 m. existen terrenos que desde mucho tiempo se hallan fuera de toda acción del Río que pudiera removerlos y por consiguiente, ellos deben tener una resistencia suficiente para constituir el asiento de fundaciones.

Esto es lo que nos es dado creer, basándonos sobre los dactos particulares, recogidos por el Sindicato, respecto al subsuelo del Rosario mismo, cuando se trata de la capa de arcilla cuyo gran espesor (indicado por los planos B, 6, c., B. 6, g. (perfil 4), demuestra ampliamente que dicha capa no ha sido removida desde mucho tiempo.

3) Respecto á la presión de kilos 6,90, que ha llamado la atención de la Comisión, haremos observar que es la presión máxima al largo de la arista extrema del pilar, mientras que la presión media, alcanza solo á kilos 3,75.

Pero la misma presión de k. 6,90 no tiene por que alarmar á nadie, teniendo en cuenta que al aceptar esta cifra, nos hemos apoyado sobre precedentes notables, icomo son los muelles de Amberes, fundados sobre arena con una presión de kilos 8,50 y los pilares del puente del Forth (Escocia), sentados sobre Arcilla, con una presión de kilos 10,00 por centímetro cuadrado.

La Comisión no habrá dejado de notar que en los cálculos de estabilidad de los pilares se han tomado en cuenta íntegramente todas las fuerzas, cualesquiera que sean, que puedan tener acción sobre dichos pilares; además se ha incluído una sobrecarga superficial de 3000 k. por metro cuadrado de piso. Es claro que en esas condiciones la presión de K. 6,90 es un máximum que no será nunca alcanzado.

Aun más, si se desea disminuir esa presión, fácilmente puede hacerse por el medio siguiente, que *únicamente* lo permite el betón armado. Se haría algo más ancha la base del cajón en betón armado, lo que aumentaría así la superficie de fundación.

Por ejemplo, aumentándola de 50 centímetros de todos los lados la presión media de K. 3,75 actual sería reducida á K. 2,80.

D) Por último el Jurado me permitirá agregar:

1) Que el Concesionario es el primer interesado en ejecutar fundaciones sólidas, por ser responsable de las obras durante el término de explotación.

2) Que es imposible fijar desde ya todos los detalles de las fundaciones.

3) Que el empleo del betón armado, preconizado por el Sindicato, presenta una variedad de aplicaciones que permitirá satisfacer á todos los puntos imprevistos, que forzosamente se presentan en obras como las del Puerto del Rosario.

4) En fin, para concluir, me falta declarar que el Sindicato, cuya competencia indiscutible está apoyada en numerosas é importantes obras portuarias, conocidas de todos, se hará un deber y un honor de llevar á buen término, como lo ha hecho siempre y en todas partes, las Obras del Puerto del Rosaro, si ellas le fuesen confiadas.

Saludo al Señor Presidente con mi cosideración más distinguida y me suscribo muy atento y S. S.

P. P. Sindicat francais, etc.

Lefebvre.

PROPUESTA H. HERSENT ET FILS-SCHNEIDER ET CIE.

PUERTO DEL ROSARIO.

Nota explicativa sobre el dragado en el Puerto del Rosario.

El cubo del dragado fué tomado de los datos provistos por la administracción y comprende á más del canal del muelle, lo que se necesita para la colocación de los cajones y de los enrocamientos á la cota—6,50 m.

De conformidad con el programa del concurso la platea del canal tendrá 360 m. de ancho á la cota - 7,00 y los taludes tendrán una inclinación de 1:10. Delante de los nuevos muelles este perfil será contínuo, pero como el muelle debe estar establecido en el talud de la orilla derecha con 6,50 m. por lo menos de agua en su frente, esto reduce en esta parte el ancho efectivo á cero á 440 metros; pero á la cota - 3,70 m. de las aguas medias el ancho es de 800 metros desde el paramento del muelle.

Buenos Aires, 16 de Marzo de 1902.

P. P. Hersent et fils - Schneider et Cie.

J. Hersent.

TRADUCCIÓN. Buenos Aires, Marzo 15 de 1902.

Señor Don E. L. Corthell.

Muy Señor mio:

En contestaciów á las preguntas contenidas en su atenta de fecha Marzo 14, puedo decir que:

1º Creo que, fuera de unos pocos casos aislados de los pilotes más próximos al muro de contención, todos los pilotes podría ser clavados hasta una profundidad de 25 metros bajo cero.

2º No podría garantir que todos los pilotes podrían ser clavados hasta la profundidad de 30 metros bajo cero; pero creo que en el caso de

las dos primeras filas, esto podría hacerse; debe recordarse que en nuestro plan original no proponemos clavar los pilotes hasta una cierta profundidad, sino hasta una profundidad tal, que dicho pilote pueda sostener un peso dado, sin dar prueba de mayor hundimiento.

3º El precio de nuestro muelle, si se clavan los pilotes hasta una profundidad dada de 25 metros bajo cero, será aumentado de $ 5.00 oro por pilote, más la cubicación calculada después que el pilote haya cumplido las condiciones expuestas en nuestra propuesta.

4º El precio de nuestro muelle, si se clavan los pilotes hasta una profundidad dada de 30 metros bajo cero, se aumentaría en $ 12,00 oro por pilote más la cubicación calculada después que haya cumplido las condiciónes expuestas en nuestra propuesta, comprendiéndose que no garantizo hundir más que la primera fila, pero se harán los mayores esfuerzos para llegar hasta esa profundidad en todos los casos.

Saluda á Vd. atentamente.

P. V. Lander.

OBRAS DEL PUERTO DEL ROSARIO SEÑORES PAULING Y Cª. LD.

Modificaceón del muro de retención precios—unitarios.

Dragado por succión y depósito de arena detrás de los muelles........ $ 25 oro
Obras de fajina con $1/2$ tonelada de piedra por m........................ » 4.18 »
Arena y arcilla en el corazón....... » 0.60 »

Dragado en toda la extensión del muro de retención hasta una profundidad uniforme de 8 m. bajo cero=3.750 m. × 26,50 m. × 2 00 m. (profundidad media á dragarse) = 198.750 m³
Taludes 3.750 × 2.00 × 3,00 = 22.500 »
Total á dragarse 221.250 m³
× $ 25. = ... $ 55.312,50 oro

Fajinage

Cantidad de fajina en la nueva propuesta................. 592.706,25 m³
Cantidad de fajina en la propuesta original.................. 366.024 00 »
Diferencia........ 226.682,25 m³
226.682,25 m³ × $ 4.18 = 947.531,80
Cantidad de arena y arcilla en el corazón del muro 131.625 m³
– 131.625 m³ @ 0.60 ...... = 78.975,00
Trabajo extra en muro de retención:
Dragado 221.250 00 @ 0.25= .... $ 55.312,50
Fajina extra 226.682,25 @ $ 4,18 = 947.531,80
$ 1.002.844,30 oro
Menos arena y arcilla en el corazón............... » 78.975,00
Total.......... $ 923.869,30 oro

Fajinage de defensa

Dragado extra antes de colocar faginas.
$\frac{25,00 \times 2,00}{2}$ = 25,00 × 3750 = 93.750 m³
93.750 m³ × 0,25 = $ 23. 437,50 oro
Trabajo extra de colchones de fajina para defensa con $1/2$ piedra y arena por metro=
35,00 × 3,750 × 45 = 42.187.50m²
42.187,50 @ $ 4.18 = 176.343,75 oro
Total para la modificación del muro de retención incluyendo fajinage hasta 10 m. más allá de la primera fila de pilotes y 1 m. debajo del lecho del rio dragado = 923.869,30
176.343,75
$ 1.100.213,05 oro

P. V, Lander.

En seguida fueron recibidos los señores Hersent y Odent, quienes dieron algunas explicaciones respecto al aumento de precio de su presupuesto en caso de hacer las modificaciones que le fueron indicadas por el Jurado, en su Sesión del dia 14, dejando antes de retirarse, el siguiente escrito:

TRADUCCIÓN

PROPUESTA—H. HERSENT ET FILS-SCHNEIDER ET Cª. PUERTO DEL ROSARIO

Datos complementarios pedidos por la Comisión del Puerto del Rosario

Muro del Muelle—*Descripción.*

(a) 1ª parte del kilómetro 0, al kilómetro 1,175 longitud 1.175 metros

Fundación de los pilares, que soportan el muelle de mampostería, sobre el terreno terciario, de —17 m. á—25 m. bajo cero.

Separación de los pilares á 16 m. de eje á eje. Presión máxima 3 k 500 por centímetro cuadrado.

(b) 2ª parte, del kilómetro 1,175 al kilómtro 2.175 longitud 1,000 metros

Construcción de un muelle de madera. (tipo D) con pilotes hasta el terreno terciario.

(c) 3ª parte, del kilómetro 2,175 al kilómetro 3,650 longitud 1,475 metros

Fundación de los pilares que soportan el muelle de mampostería sobre la arena terciaria á una profundidad de —17 bajo cero. Separación de los pilares á 16 metros de eje á eje. Presión máxima 3 k 500 por centímetro cuadrado.

(d) 4 parte, del kilómetro 3,650 al kilómetro 3,750 longitud 100 metros

Fundación sobre pilotes del frente del varadero con pilotes hasta el terreno terciario.

(e) Protección de los muros del muelle de mampostería.

Plataforma de colchones de fajinas de 20 metros de ancho, colocados á la cota—9,00 metros bajo cero delante de las partes (a) y (c) ó sea sobre 2650 metros de longitud.

Costo de las obras

(a) Muelle de mampostería (tipo A)	1.175 m.	á 2015 $ o/s	=	2.367.625 o/s
(b) Muelle de madera (tipo D)	1.000 m.	á 862 » »	=	862.000 »
(c) Muelle de mampostería (tipo A)	1.475 m.	á 1546 » »	=	2.279.550 »
(d) Frente del varadero..........	100 m.	á 862 » »	=	86.200 »
	3.750 m.			
(e) Plataforma de fajinas.........	2.650 m.	á 50 » »	=	132.500 »
				5.727.875 »
			5 % por administración	286.393 »
				$ 6.014.268 »

A deducir

Costo previsto en presupuesto para el muelle (tipo A) $ 5.193.941 o/s
5 % por administración.............................. » 259.697 » .... 5.453.638 o/s
Diferencia en más .... 560.630 »

Rebajas posibles

1º Reemplazar la mamposteria de los cajones debajo de la cota—6,50 m. por hormigón de cal hidraúlica 75.625 m³ × 0,50 $ o/s.................... $ 37,812 o/s
2º Supresión del embarcadero flotante en el caso de adoptarse una dársena de cabotaje.................................... » 20.900 »
5 % por administración.......... » 2.935 »
» 61.647 o/s

Resumen

Aumentos.. $ 560.630 o/s
Rebajas.. « 61.647 »
Monto de los aumentos pedidos............................ $ 498.983 o/s

Dársena de cabotaje

La construcción de una dársena de cabotaje hácia el kilómetro 1.300 costaría por 400 metres de muelles interiores de blocks artificiales, alrededor de.............. $ 105.000 o/s
Luego hay que deducir el costo de 50 metros de estacada á la entrada del dique contada en el muelle. 50 × 862 = ... $ 43.100 o/s
5 % = ... » 2.155 »
$ 45.255 o/s

Monto del aumento debido á la construcción del dique de cabotaje $ 59.745 o/s

Buenos Aires, 15 de Marzo de 1902.

P. P. H. Hersent et fils—Schneider et Companie.

J. Hersent.

La Comisión resolvió dirigir un telegrama al Ingeniero señor Mitre, pidiéndole concurriera á la Sesión del Marte, 18, fecha en que esperaba presentar su informe al Ministerio.

Resolvió también autorizar al Presidente, para que se citara á los representantes de Pauling y Cº. y del Sindicato Francés para que dieran algunas explicaciones respecto á la parte financiera de sus propuestas. Se citó al señor Lefebre para el lunes 17 á la 1 y 30 p. m. y para las 2 h. 30 m. p. m. del mismo dia, al señor Lander.

En seguida se tomó la siguiente resolución.

Estudiando los documentos y planos presentados por los tres proponentes; comparadas las propuestas con las condiciones locales, después de visitar el lugar donde se construirán las futuras obras; oidas las explicaciones pedidas á los representantes de los tres proponentes; examinadas las propuestas en si mismas como fueron presentadas, primero separadamente y después comparativamente entre si; estudiadas nuevamente después de oir las explicaciones dadas por los proponentes respecto á las modificaciones propuestas en los planos por el Jurado, ésta ha llegado á las siguientes conclusiones:

El Proyecto del Sindicato Francés, además de adolecer de deficiencias de importancia secundaria, presenta graves dudas sobre la estabilidad de los muelles de atraque, puesto que el tipo del muelle en madera, tienen los inconvenientes de los actuales muelles del Rosario; y el tipo de muelle en hormigón armado, no satisface á la condición de poder llegar con sus cimientos á la arena terciaria como explicitamente ordena, como minimum, el pliego de condiciones, de modo que el Jurado no puede recomendar su aceptación.

Siendo las 11 h. 45 m. a. m., se lavantó la sesión para reunirse á las 2 h. p. m.

A las 2 h 30 m. p. m., se continuó la sesión.

Se leyó un telegrama del Ingeniero señor Mitre, en que avisa que si le permite su salud, asistirá á la sesión del 18 del corrte, mandando en previsión, por correo, sus conclusiones que desea se consignen en el informe de la Comisión.

Quedando en tela de juicio las propuestas de Hersent et fils, Schneider et Cie. y de Pauling & Co., se resolvió que técnicamente las dos propuestas eran aceptables con las modificaciones que la Comisión ha propuesto á sus autores, pasando el Jurado á examinarlas bajo el punto de vista de sus presupuestos y de sus condiciones financieras.

Después de haber discutido extensamente y no habiéndose llegado á ninguna resolución hasta las 5 h. 50 m., se levantó la sesión para reunirse al siguiente dia á las 8 h. a. m.

SESIÓN DEL 17 DE ENERO DE 1902

Ingeniero Corthell. Estando presentes los

Ingeniero Huergo.
» Lange.
» Luiggi
» Krause.
» Darquier.

señores designados al márgen, se abrió la sesión á las 9 h a. m.

Se leyó una carta del Ingeniero señor Emilio Mitre que dice así:

Mar del Plata, Marzo 15 de 1902.

Señor Ingeniero E. L. Corthell, Presidente del Concurso del Puerto del Rosario.

Viéndome obligado á permanecer aún ausente de la Capital, y en vista de que vá á vencer el plazo dentro del cual ese Jurado debe presentar su dictamen, ruego al señor Presidente quiera consignar en dicho dictamen, mi opinión, que formulo en los siguientes términos:

1° Ninguno de los proyectos presentados est n en las condiciones del Art. 1º de las bases del Concurso.

2º Los proyectos de los señores Pauling & C°. Ld. y de Hersent et fils, Schneider Cie., merecen el premio del Art. 2º de las bases, quedando de propiedad del Gobierno los respectivos planos.

3° El Jurado modificará estos planos, conservando á cada uno sus tipos de muelle y unificándolos en lo relativo a corrección del rio, trazado de ferrocarriles, boyas, valizamiento, varaderos, elevadores, afirmados, etc.

4º Sobre las bases de estos planos modificados, se pedirán nuevas propuestas á los señores Pauling & C°. Ld. y H. Hersent et fils, Schneider et Cie.

5.5º La explotación del Puerto, no debe de salir de manos del Gobierno.

Saludo al señor Presidente con mi mayor consideración.

Emilio Mitre.

—

En seguida el Ingeniero Huergo expuso que después de la extensisima discusión que habia tenido lugar el dia anterior sobre la opinión formulada por escrito por el señor Ingeniero Luiggi, creia que habia llegado el caso de que cada uno de los miembros del Jurado debian fundar su voto y que deseaba que el señor Luiggi, formulara su moción definitiva para entonces presentar una clasificación del orden de prelación que correspondia á las propuestas presentadas.

El señor Luiggi expresó que la discusión del dia anterior estaba basada en ideas generales sin haber llegado á formular una moción sobre las propuestas Pauling & C°. y H. Hersent et fils, Schneider et Ce.

Leida la moción del señor Ingeniero Huergo que á continuación se transcribe:

Quedando en tela de juicio las propuestas de los señores H. Hersent et fils, Schneider et Cie., y la de Pauling & C°., el Jurado, para «establecer su clasificación por orden de prelación», procedió á comparar la naturaleza de las obras propuestas de extensión, su distribución, el costo de las obras necesarias para conformarlas al pliego de condiciones y á las condiciones impuestas en las resoluciones del Jurado que constan en las actas.

El Jurado consideró que el empleo de concreto y ladrillo en la construcción del muelle de la propuesta Hersent et fils, Schneider et Ce., es preferible al de madera dura con todas las emsembladuras requeridas en la de Pauling & Co.; que la manera de considerar la corrección del rio es preferible en la primera; que la longitud del muelle que se ajusta á la indicada en el pliego de condiciones, es el doble mayor y, por consiguiente, preferible en la primera que en la segunda; que la extensión de vias férreas, es casi el doble en la primera que en la segunda; que la separación de las vias de diferentes trochas en las estaciones de clasificación ha sido declarada más conveniente por el Jurado que el de las vias mixtas en ellas, y en consecuencia, como longitud y distribución, es preferible la primera propuesta á la segunda; que habiendo declarado el Jurado que los depósitos de un sólo piso son en la actualidad más conveniente que los de varios pisos, es, por tal construcción, preferible la primera propuesta que la segunda; que la distribución razonada y ordenada de la extensión de muelles y reas parciales del terreno del puerto en servicio de importación, exportación, cabotaje y depósitos de carbón de la primera, es preferible á la absoluta falta de distribución de la segunda. Que el precio del metro cúbico de dragado de $ 162 oro sellado y depósito del terraplén del metro cúbico á $ 0,038 oro sellado, propuestos en la primera, es preferible el de $ 0,25 oro sellado del dragado con chupadora y depósito de material atrás y al de $ 0,375 oro, del dragado con baldes y depósito del material en otro sitio propuestos en la segunda; que la entrega gratuita al Gobierno, de un tren de dragado «una vez terminados los trabajos de corrección del rio» incluido en el presupuesto y avaluado en $ 617.301 oro sellado en la primera, y exigido en el pliego de condiciones, es preferible á la condición de que el Gobierno compre el tren de dragado, á la terminación de los trabajos propuestos en la segunda y fuera de lo estipulado en el pliego de condiciones; que el costo para dos graneros iguales en su capacidad de recepción, depósito, expedición y materiales propuesto en la primera, al precio de $ 650.000 oro, es preferible al propuesto en la segunda al precio de $ 1.107.000 oro; que todos los precios de todas las obras y materiales en general, propuestos más bajos en la primera, son preferibles á los precios más altos propuestos en la segunda; que el 5 °/o cargado por gastos de administración en la primera, es preferible al 10 °/o cargado por igual item en la segunda; que el costo total del presupuesto de la primera de $ 10.698.619,15 oro, sellado, es preferible al de $ 14.883.711 oro sellado, propuesto por la segunda, por menor extensión y número de obras; que el costo total de la primera de $ 10.698.619,15 oro sellado, es incomparablemente preferible a la segunda cuando á ésta se le agregara las extensiones de las obras, para hacerla equiparable á los de la primera, pues, sólamente por 1750 metros de muelle que faltan, habria que aumentarle con el 10 °/o de Administración, la suma de 2.929.850 oro sellado, por el tren de dragado $ 600.000 oro, por unos 18 kilómetros de via férrea $ 350.000 oro, (sin contar con el aumento de costo en caminos carreteros, en poder de maquinarias, etc, etc, que representarian una X mayúscula), por estos tres item, el presupuesto de los señores Pauling & C°., sube de $ 14.883.711 oro sellado a $ 18.763.356 oro sellado, que para conformarse á las resoluciones del Jurado de acuerdo con el pliego de condiciones, de que las fundaciones deberán llegar á la arena terciaria y penetrar en ella un metro, lo que obliga á la longitud de los pilares ó pilotes de unos 25 metros en la parte Norte y no menos de 17 metros en la parte Sud, ambos bajo cero, y también de acuerdo á la decisión del Jurado de defender el muelle en su frente con un enfajinado; llamados ambos proponentes y respondiendo á las ideas del mismo, la propuesta de los señores Hersent et fils, Schneider et C°., declararon que construidos los pilares de los muelles de concreto y ladrillo, espaciados de 16 metros para el servicio de buques de ultramar en una extensión de 2.650 metros, y defendidos al frente de socavaciones por fajinajes y 1.000 metros de muelle de madera y una dársena para el servicio de buques de cabotaje, su presupuesto subiria de $ 558.728 oro sellado, ó sea un total, con el 5 °/o por administración de $ 11.285.283 oro sellado, mientras los señores Pauling & C°., declaran que construidos los muelles de madera, su presupuesto subiria con la defensa exigida por el Jurado, de $ 1.100.213 oro sellado, y por la mayor longitud de los pilotes, en una extensión mínima de 1.750 metros (precios de carta Marzo 15 de 1902), de una suma alrededor de $ 189.689 oro sellado, que con el 10 °/o por administración, forman la suma de $ 1.418.892 oro sellado y elevan el presupuesto total a $ 20.18?.453 oro sellado, es evidente que el primero menor de $ 8.897.170 oro sellado es, muy preferible al segundo.

Por las anteriores razones, sin perjuicio de abundar en otras cuando se trate de la parte financiera, el Jurado declara que la clasificación por orden de prelación que corresponde, sin la menor duda, debe ser la siguiente:

1º La de los señores Hersent et fils, Schneider et Cie.
2º La de los señores Pauling & Co
3º La del Sindicato Francés.

Puesta en discusión la moción del señor Huergo, el señor Luiggi manifestó, que todavia en su opinión no estaba en condiciones el Jurado de resolver el orden de prelación de las propuestas, por lo cual él se abstenia de votar la moción del señor Huergo, declarando que es de opinión que los dos proyectos que quedan en tela de juicio, respondan ó no á las condiciones del concurso, según que se observen bajo el punto de vista del espiritu ó de la letra del concurso mismo, pero que en lineas generales son ambas aceptables á pesar de los defectos que la Comisión indicó, que deben ser corregidos, según resulta en informe Anexo D. Que en las condiciones actuales lo más sencillo y práctico á su parecer, es aplazar el juicio final hasta que los dos concurrentes pongan sus respectivos proyectos en idénticas condiciones, y con las correcciones reconocidas necesarias por la Comisión; que apliquen sus respectivos precios y condiciones á los proyectos respectivos así modificados; y en base al resultado de estos documentos, será fácil al Jurado juzgar:

1º. Cuál es el más conveniente de los proyectos.

2º. Cuál es efectivamente la suma total que presumiblemente costarán las obras que ahora no se conoce de un modo claro, después de las modificaciones de la comisión, y en base á la cual suma deberán arreglarse las condiciones económicas de la ejecución y explotación, sea esta última por parte del Gobierno ó por parte de los Concesionarios, según se resuelva.

Puesta á votación, la moción del señor Huergo, se aprobó por mayoria de votos.

Respecto á la carta del Ingeniero señor Mitre, el señor Huergo manifestó que no comprendia á qué articulo primero de las bases del concurso se referia el señor Mitre, pues, hablando éste de la exigencia de un depósito de $ 100.000 en dinero ó titulos y de la garantia de un banco del pais ó extranjero, la propuesta Hersent et fils, Schneider et C°., habia llenado este requisito, á no ser que se refiera a bancos suficientemente conocidos y relacionados con el Ministerio de Hacienda. Respecto á la cláusula tercera, manifestó que el Jurado debria cambiar ideas para decidir como seria posible llegar á unificar lo relativo á trazado de ferrocarriles, y afirmados en distribución de todas las clases de servicio tan diversamente ubicado en los dos proyectos.

La Comisión resolvió agregar la carta del Ingeniero señor Mitre, al informe que presentará al Gobierno, como resultado del estudio de los tres proyectos presentados.

Siendo las 10 h 30 m a. m., llegaron los señores Lefebvre y Bredius, para dar algunas explicaciones sobre la parte financiera de la propuesta del Sindicato Francés, hecho lo cual se retiraron.

El señor Luiggi dijo, que convendria hacer notar que el Sindicato Francés no pide garantia.

En seguida se levantó la sesión á las 11 h. 30 m. a. m., para continuarla á las 2 h. 30 m. p. m.

A las 2 h. 30 m. p. m., continuó la sesión estando presentes los señores, ya indicados.

Llamado el señor Lander al seno del Jurado, para que llenara los vacíos de su propuesta en la frase «con el interés de ....anual, reducible dentro del periodo de .... años (sea por medio de un fondo amortizante ó no, según V. E. lo decida.)» El señor Lander explicó que el contrato era por pago en dinero de contado, por lo cual los banqueros Erlanger lanzarían un empréstito por cuenta del Gobierno cuyas condiciones de emisión se convendrían entre el Gobierno y los banqueros, no pudiendo darles por el momento, pagando entonces el Gobierno con las rentas del Puerto del Rosario ú otros medios, pero, para el caso que el Gobierno no tuviera los recursos al efecto, una cláusula del contrato propuesto indicaba que las obras de aquel Puerto, quedaban hipotecadas á los señores Pauling & Co. Estas explicaciones las ratificó por escrito en nota de la fecha:

Traducción.

Los señores Pauling y Cª. Ltda presentan una proposición para el Puerto propuesto en el Rosario de Santa Fé.

Este debe ser considerado como un *«cash contract»*.

Por otra parte los banqueros Erlanger ofrecen al Gobierno un empréstito para proveer al pago de dichas obras.

La cantidad y el interés de dicho empréstito será arreglado entre la firma Erlanger y el Gobierno Argentino.

O en el caso que sea aceptada la propuesta de los señores Pauling otros métodos de pago podrán discutirse entre los señores Pauling y Cª. ó los señores Erlanger y el Gobierno Argentino.

Buenos Aires, Marzo 17 de 1902.

Por Pauling y Cª. Limitada.

P. V. Lander.

Se leyó un telegrama del señor Ledesma, en el que se adhiere con su voto a la resolución tomada por el Jurado en la sesión de hoy.

Se resolvió seguir con el estudio de la parte financiera de las propuestas empezando con la de Pauling & Co.

Se hizo notar que la garantía bancaria ofrecida por los señores Pauling & Co., no es tal garantía bancaria, sinó simplemente una carta de los señores Erlanger recomendando á los señores Pauling & Co., y diciendo que no tendrían inconveniente en levantar un empréstito.

Se leyó en seguida la parte pertinente del informe financiero del señor Ledesma.

Después de un cambio de ideas, se hizo la siguiente moción que se votó por partes

1ª La Comisión, leída que fué la propuesta de los señores Pauling & Cº., en la parte financiera y estudiada debidamente, resolvió, que ella no se encuentra dentro de lo establecido en el artículo 4 de la Ley por cuanto exige para la emisión de los títulos, la absoluta garantía del Gobierno, siendo que el citado artículo autoriza á afectar las rentas que produzca el Puerto del Rosario.

2ª Por otra parte considera que la emisión del empréstito que proyectan para el pago de las obras, sería oneroso para el crédito Argentino.

Puesta á votación, se aprobó la primera parte por unanimidad, y la segunda parte por mayoría.

Se leyó después la propuesta financiera y la convención del Sindicato Francés, y en seguida la parte pertinente del informe del señor Ledesma.

Se pasó á cuarto intermedio, siendo las 6 h. 15 m. p. m., resolviéndose reunirse á las 8 h. 30 m. p. m.

Estando presentes los señores antes indicados continuó la sesión á las 8 h. 50 m. p. m.

Estudiada la propuesta del Sindicato Francés, en su parte financiera el Jurado resolvió:

Que ella se encuentra dentro de las condiciones establecidas por la Ley, y que ofrece condiciones ventajosas para el Gobierno.

La parte pertinente á la forma cómo debe fijarse el valor comercial del puerto, en caso de expropiación por el Gobierno, difiere de lo establecido en las bases del concurso, por cuanto las propuestas piden, que el promedio de los cinco años, deba ser cuando menos igual al producido del último, lo que está en contradicción con las bases del Poder Ejecutivo, que dice que debe tomarse para fijar el valor comercial del Puerto, el término medio de las entradas brutas de cinco años y de estas el 55 % como producido neto.

El Jurado entiende que queda á cargo de la Empresa la conservación de los diques y demás obras de corrección del río, con exclusión solamente del dragado.

Se continuó después con la parte financiera de la propuesta Hersent.

En el artículo 3º del Capítulo I, el Jurado entiende que queda á cargo de la Empresa, la conservación de los diques y demás obras de corrección del río, con exclusión solamente del dragado.

En el Art. 6º, la Comisión no admite se certifique de antemano materiales que no hayan llegado al Puerto del Rosario.

Art. 7º. No está de acuerdo con la Ley, pero sí con el pliego de condiciones; lo mismo sucede con la propuesta Pauling & Cº y Sindicato Francés.

Art. 8º. -Párrafo final- No debe concederse por ser contrario al Art. 2º. de la Ley, el plazo de un año que dice: la Empresa puede pedir para trabajos de última mano.

Art. 10. Debe entenderse que el Gobierno podrá ó no facilitar lo que la Empresa solicita.

Art. 12. La Comisión resolvió que los concesionarios podrían proponer al Superior Gobierno, la ejecución de cualquier trabajo nuevo ó complementario en la zona del Puerto del Rosario, y llevarla á cabo prévia autorización del Gobierno

Art. 16. Se resolvió que los concecionarios serán dueños de la explotación del Puerto, cuando hayan construido 1.000 metros de muelle ó hayan invertido en las obras del Puerto, la tercera parte del valor total presupuestado de las mismas, según los certificados mensuales determinados por el Art. 5º.

Siendo las 12 h 35 m a. m. del día 18, se levantó la sesión.

Sesión del 18 de Marzo de 1902.

Ingeniero Corthell,	Siendo las 9h 15m a.m.
« Luiggi,	se abrió la sesión, encon-
« Huergo,	trándose los señores in-
« Lange,	dicados al margen.
« Darquier,	Se leyó una carta del

Ingeniero Krause, en la que manifiesta no poder concurrir á la sesión de la mañana de hoy pero que trataría de asistir á la de la tarde y en caso contrario mandará su voto por escrito.

Se dió cuenta de haberse recibido la siguiente comunicación:

Buenos Aires, 17 de Marzo de 1902.

Señor Presidente de la Comisión de las Obras del Puerto del Rosario Ingeniero E. L. Corthell.

Comunico á Vd. que el número de points y crossings suman en todo 136.

Saludo á vd. atentamente.

P. V. Lander.

Habiendo el Jurado terminado el estudio completo de las propuestas, tanto en la parte técnica como financiera, y constituido en mayoría, sintiendo mucho la ausencia más ó menos prolongada de algunos de sus miembros, resolvió por unanimidad que no había razón alguna para retardar su despacho y procedió de acuerdo.

El Ingeniero Luiggi opinó que la propuesta financiera de la casa Hersent fils, Schneider et Cie., además de ser correjida en los puntos indicados por la comisión, deberá ser aclarada en los Arts. 23 á 29, para que, á lo menos en el espíritu de la ley, quede bien firme y claro, que la garantía del Gobierno á que se refieren dichos artículos, queda cesante con el último año de la concesión, cualquiera que sean los resultados que arrojara la liquidación según los Arts. 26 y 27.

Es de opinión también que el Art. 29 debe suprimirse, ó á lo menos la palabra « especialmente por » debe cambiarse por « exclusivamente con ».

El Jurado resolvió que después del Art. 27 deberá introducirse un nuevo artículo 27 Bis, consistente en los siguientes términos: La garantía del Gobierno á que se refieren los Arts. 23 á 29, quedará cesante el último año de la concesión, cualquiera que sean los resultados que arroje la liquidación, según los Arts. 26 y 27; y que, aúnque es facultativo del Gobierno acceder ó no á los pedidos que pudieran hacer los proponentes, es aceptable el reemplazo, en el Art. 29 de la expresión « garantidos especialmente », por la de « garantida exclusivamente ».

El Jurado adoptó contra el voto del señor Luiggi, la siguiente resolución:

Resumiendo las conclusiones á que ha llegado el Jurado, después del estudio técnico y financiero de cada una de las propuestas presentadas, y considerando que la propuesta de los señores Hersent et fils Schneider et Cie., es la única que ha llenado las condiciones de licitación presentando la garantía bancaria, que es la que ha estudiado mejor el sistema de obras y su distribución para llenar las necesidades comerciales del Puerto del Rosario; que es la que contiene precios unitarios razonables y equitativos muy inferiores á los otras dos; que aún cuando las propuestas de los señores Pauling y Cº. y del Sindicato Francés, no han llenado la condición de garantía exigida prévia á su admisión al Concurso, la primera inaceptable en la parte financiera, y de difícil y dudosa realización en la parte técnica; la segunda irrealizable en la parte técnica, ellas representan trabajos, gastos y el propósito de concurrir á la realización de obras benéficas para el País, el Jurado, de conformidad al Art. 2º del Documento C I, clasifica las propuestas en el siguiente orden de prelación:

1ª H. Hersent et fils, Schneider et Cie.
2ª Pauling & Cº. Ld.
3ª Sindicato Francés.

Asimismo y de acuerdo con el Art. 3º del mencionado documento C-I, el Jurado aconseja al Poder Ejecutivo la adjudicación de las Obras del Puerto del Rosario á los señores Hersent et fils, Schneider et Cie., prévia la aceptación por parte de dichos señores de:

1º La fijación del término improrrogable de explotación á los 40 años á contar de la fecha de la firma del contrato.

2º La reducción de la relación fija de los gastos de explotación al 40 % de las entradas brutas del Puerto.

3º Las modificaciones técnicas del Tipo A. que se indican en el Anexo D, que acompaña á este informe.

4º Que el Ingeniero de la Empresa que dirija la construcción de las Obras del Puerto, sea nombrado á completa satisfacción del Gobierno.

Creyendo interpretar bien el espíritu de los Arts. 3 y 4 del documento citado, el Jurado se permite indicar que como estímulo para facilitar la concurrencia para los futuros concursos ó licitaciones, se podría en el caso de que la propuesta acep-

tada como primera sea declarada adjudicataria por el Poder Ejecutivo, la segunda sea gratificada con un premio de $ oro 16.000 y la tercera con un premio de $ oro 9.000, y en el caso de que el Poder Ejecutivo declarara no aceptar propuesta alguna, la primera sea gratificada con un premio de $ 10.000 oro y la segunda con uno de $ 5.000 oro.

El Ingeniero Luiggi, formuló su voto en la siguiente forma:

Después de concluido el examen de la parte financiera de las propuestas, y en vista de la importancia de la propuesta financiera del Sindicato Francés, el infrascripto completa su moción sobre propuestas técnicas expresada en la sesión del dia 16 del corriente, relativas à las propuestas Hersent et fils Schneider et Cie., y Pauling & Co., oportunamente modificadas por la Comisión en el sentido de que, convendria completar los estudios y enmiendas, reconocidos necesarios por la Comisión, antes de aprobar alguno de los proyectos, quedando en suspenso el resultado final del Concurso tomando en este completamento de estudios, como bases:

1º Por la parte técnica los proyectos de Pauling & Co. y Hersent et fils Schneider et Cie. Tipo A., completados cada uno con todas las modificaciones técnicas aprobadas por la Comisión.

2º Por la parte financiera la propuesta del Sindicato Francés y subsidiariamente la de Hersent Schneider, completadas cada una con todas las modificaciones económicas aprobadas por la Comisión.

3º Que aúnque se haya excluido por razones técnicas, la propuesta del Sindicato Francés, sin embargo en consideración de la claridad de su propuesta financiera, seria equitativo admitirlo á corregir su proyecto técnico y completar su proposición, lo que daria mayor garantia de competencia entre los concurrentes que respondieron tan completamente al llamado del Gobierno.

4º Que después del resultado del examen de estos proyectos, corregidos y completados, ó sea, *concurso de segundo examen entre las tres casas*, se adjudiquen definitivamente los premios del Art. 3º en el orden de que resultaren 1º, 2º y 3º.

La moción del señor Luiggi, redactada al mismo tiempo que la de la mayoria del Jurado, fué puesta en seguida á votación y no fué aceptada.

El Secretario de la Asociación del puerto del Rosario, como representante del señor Ledesma, admitido para oir la discusión de los proyectos y dar explicaciones ralativas al informe financiero del señor Ledesma, solicitó que en vista del telegrama de fecha 17 de dicho señor, se le remitiera oficial y telegráficamente la resolución final del Jurado, para que en vista de sus términos lo autorice ó no con su firma.

Se resolvió afirmativamente, como asi mismo, al señor Ingeniero Emilio Mitre.

Se recibió un telegrama del señor Ledesma, que se transcribe á continuación:

«Señor Ingeniero Corthell. Ministerio de Obras Públicas, Buenos Aires.

Recibo su telegrama resumiendo conclusiones á que ha llegado el Jurado. Perfectamente acorde en todas sus partes, adhiero mi voto á ellas y saludo al señor Presidente y señores del Jurado.—*Pelayo Ledesma.*»

—

Se recibió la siguiente nota del Ingeniero señor Krause, siendo las 5.30 p. m., precisamente en momentos en que los miembros del Jurado, se dirigian al despacho del señor Ministro, para hacerle entrega de su informe, por cuyo motivo se adjuntó original, y sin discutirlo:

Buenos Aires, Marzo 18 de 1902.

Sr. Presidente del Jurado del Puerto del Rosario, Ingeniero Elmer L. Corthell.

No habiendo sido posible uniformar las conclusiones á que han llegado todos los miembros que componen el Jurado del Puerto del Rosario, para producir un fallo único, el que suscribe como miembro del referido Jurado, formula el suyo en los siguientes términos:

Las propuestas presentadas son tres, á saber:

1º Propuesta Pauling & Co. Ld.

2º Propuesta presentada por el «Sindicato Francés» compuestos por los Sres. Felix Allard, Luis Coiseau, Abel Couvreux, Jules Dollfus, Alexis Duparchy y Luis Wiriot y

3º Propuesta presentada por H. Hersen et fils Schneider et Cie.

PROPUESTA PAULING & Cº LD

Examinada la propue ta Pauling & Co. Ld resulta: 1º Que falta la garantía bancaria exigida por el Art. 1º de los «Requisitos Previos» á la presentación de la propuesta.

2º No está de acuerdo con el Art. 2º del Pliego de Condiciones que fija la longitud del muelle en 3750 ms. mientras el proyectado no tiene sino 2000 ms. aproximadamente.

3º El Art. 5º del Pliego de Condiciones fija en 500 ms. el ancho del canal á dragar á una profundidad de—7 ms. el proyectado no tiene sino 430 ms.

4º Faltan una gran parte de los documentos que exige el Cap. IV del Pliego de Condiciones especialmente, cómputos métricos, análisis de precios y presupuestos detallados y por consiguiente no ha sido posible formarse una idea clara del valor intrínseco y absoluto de todas las obras proyectadas.

5º El proyeto bajo el punto de vista técnico es aceptable con las modificaciones propuestas por el Jurado y que constan en las actas levantadas en las diferentes sesiones que se han celebrado y á las que ha asistido el que suscribe, pero no son aceptables sus precios que son muy elevados

6º La parte financiera de la propuesta no se puede juzgar por falta de datos.

PROPUESTA «SINDICATO FRANCES»

1º Igual observación que al número 1 anterior.

2º No está de acuerdo con el Art. 5º del Pliego de Condiciones pues propone dragar el canal con un ancho en el fondo de solo 360 ms.

3º Igual observación que al Nº 4 de la propuesta anterior.

4º Presenta dos proyectos de muelles uno de madera y el otro de cemento armado considerados técnicamente el 1º tiene las misma deficiencias que presentan los muelles actualmente en construcción en el Rosario por cuenta del Gobierno y el segundo no es aceptable por fundarse los pilares sobre arena que no está completamente asegurada contra remociones provocadas por infiltraciones. Los edificios é instalaciones mecánicas así como las vías férreas son aceptables con las modificaciones propuestas. La rectificación del río y defensas propuestas deben también modificarse. El costo de estas propuestas no pueden juzgarse convenientemente por faltar muchos de los documentos justificativos como queda dicho en el Nº 3 anterior.

5º La parte financiera de esta propuesta es la más sencilla de todas y la que está completamente de acuerdo con la letra y el espíritu del Art. 3 de la Ley Nº 3885 del concurso.

PROPUESTA H. HERSENT ET FILS SCHNEIDER ET CIE.

1º Esta propuesta presenta como garantía bancaria la del Banco Francés del Río de la Plata de acuerdo con el Art. 1º de los «Requisitos previos» á la presentación de la propuesta.

2º No está de acuerdo con el Art. 5º del pliego de Condiciones pues proponen dragar el canal con un ancho en el fondo de solo 360 ms.

3º Igual observación que al Nº 4 de la propuesta Pauling.

4º Presenta cinco proyectos de muelles de los cuales el Jurado ha estudiado técnicamente solo el Tipo A, por ser el más recomendado por los proponentes y considerarse el más aceptable de los cinco. El que suscribe considera que aún este mismo tipo no podría llevarse á la práctica sin las modificaciones que propone el Jurado y que constan en las actas levantadas en las diferentes sesiones. Igualmente son necesarias las modificaciones propuestas en los edificios é instalaciones mecánicas y ferrocarriles.

En cuanto al costo de cada una de estas propuestas no puede juzgarse convenientemente por faltar muchos de los documentos justificativos como queda dicho en el Nº 3 anterior.

5º Las propuestas financieras son tres, la primera se refiere á hacer la construcción por cuenta del Gobierno y por las otras dos proponen hacer la contrucción y explotación por cuenta de la Empresa, siendo la duración de la concesión solicitada de 40 años. En el primer caso proponen dos formas de pago de las obras, una de pago mensual en oro sellado según los trabajos hechos, lo que está en contra del Art. 4º de la Ley Nº 3885 del Concurso, y la otra en títulos garantidos por el Puerto del Rosario y su producido sea en títulos de cualquier otro órden. Para juzgar bajo esta faz la propuesta, faltan datos.

En el segundo y tercer caso esto es en el supuesto de que la explotación del Puerto corriera por cuenta de los constructores, la parte financiera de sus propuestas es contraria á la letra y el espíritu del Art. 3º de la Ley ya referida Nº 3885 y que establece que los interesados se comprometerán á ejecutar sus proyectos por su *propia cuenta y riesgo* teniendo como *única compesación* el *derecho de explotar el Puerto por un plazo determinado* mientras que en esta propuesta se piden garantías sobre un producto líquido y que el Gobierno firme las obligaciones que piensa emitir la Empresa para financiar la concesión.

Reasumiendo:

A)—Ninguna de las propuestas presentadas satisfase á las condiciones del concurso.

B)—Las modificaciones introducidas por el Jurado á las condiciones técnicas de las propuestas correspondientes á dos de las casas presentadas, son de tal naturaleza que para poder llevar á la práctica estos proyectos habría que modificar fundamentalmente el presupuesto total de las obras y por lo tanto las condiciones financieras; de modo que es imposible demostrar por ahora cual de las propuestas es la mejor. No se puede por consiguiente realizar la primera parte del Art. 9º de la Ley del Concurso y en rigor debería sacarse nuevamente á licitación los trabajos del Puerto del Rosario.

C)—Teniendo en cuenta la suma de labor presentada y el mérito relativo de los proyectos de las casas de H. Hersent et fils Schneider et Ca. y Pauling & Ca. Ld considero que deben distribuirse entre ellas los $ 15.000 m/n oro de que habla la 2a parte del Art. 9º de la Ley.

D) Aún cuando como queda dicho, en rigor deberían sacarse nuevamente á licitación pública estas obras creo que en atención á la urgencia que hay de construir el Puerto del Rosario y dada la seriedad é importancia de las tres Empresas constructoras que se han presentado el Jurado aconseje al Superior Gobierno que pida á dichas casas nuevas propuestas basadas en los planos debidamente modificados de acuerdo con las indicaciones sancionadas por el Jurado, conservando cada una sus tipos de construcción y sujetándose por lo demás en la parte financiera al texto expreso de la ley. Así en un plazo relativamente corto se podrá fallar de una manera evidente cual es la mejor solución del problema en cuestión.

Pido al señor Presidente quiera elevar al Superior Gobierno este fallo junto con el que formularán los demás mienmbros del Jurado.

Saludo al señor Presidente atentamente.

Otto Krause.

SESIÓN DEL 20 DE MARZO DE 1902

Ingeniero Corthell.
« Luiggi.
« Huergo.
« Krause.
« Lange.
« Darquier

Estando presentes los señores designados al margen, se abrió la sesión, siendo las 3h10m. p. m.

El Secretario leyó las actas correspondientes á los dias 13 á 18 que fueron aprobadas.

El señor Ingeniero Luiggi, observó que en el informe elevado al Ministerio, habia que completar lo que se refiere á su opinión, por la parte económica expresada en la sesión del dia 17, con la parte técnica expresada en la sesión del dia 16, en la

cual se reservaba expresar su opinión completa, para después estudiar la parte financiera.

El señor Presidente fué autorizado para elevar una nota al señor Ministro de Obras Públicas, en el sentido indicado.

El señor Ingeniero Krause, hizo moción para que el señor Presidente, en nombre del Jurado, pasara una nota al Secretario de la Asociación Popular del Puerto del Rosario, señor Alberto J. Paz, agradeciéndole su importante cooperación en las sesiones del Jurado, la que se aprobó por unanimidad.

El mismo señor Ingeniero Krause hizo también moción para que el señor Presidente, dirigiera una nota al señor Ministro de Obras Públicas, recomendando á su consideración á los señores Ingenieros Luis Curutchet y Gustavo Jolly, por los importantes servicios que han prestado al Jurado, la que fué aprobada por unanimidad.

En seguida el señor Ingeniero Huergo, hizo la siguiente moción.

Para que se entregara á la mayor brevedad, copia del voto dado por el miembro del Jurado, señor Krause á todos los demás miembros, y se citara á una reunión de ellos para el Lunes 24 á las 2 p. m.

Pasó á fundar esta moción en los siguientes términos:

El voto formulado por la mayoría de los miembros del Jurado, fué puesto en discusión y aunque el señor Ingeniero Luiggi votó en contra de todo su contenido, prestó, por excepción, su aprobación á la cláusula que impone al adjudicatario la obligación del nombramiento del Ingeniero que haya de dirigir la ejecución de las obras, á entera satisfacción del Gobierno. El voto del miembro del Jurado en disidencia, no ha sido puesto en discusión; basta recordar que el voto del señor Krause, llegó aquí cuando se estaba en camino para el despacho del señor Ministro, no fué discutido y fué presentado original al señor Ministro de Obras Públicas.

La mayoría del Jurado, dándose cuenta de la cultura con que debía tratar á las casas europeas, que concurrieron á esta licitación, han tratado las propuestas de los señores Pauling & C°. y del Sindicato Francés con una benevolencia extraordinaria, y el infrascripto se hizo un deber de pedir que no se hicieran constar todos los términos del debate, poniendo en las actas sólamente las resoluciones á que llegaba el Jurado, haciendo constar la opinión individual en el caso excepcional en que así lo solicitara alguno de sus miembros. Manifestó que el miembro disidente hallaba defectos en la propuesta de los señores Hersent et fils-Schneider et Cie. que no tenia por ejemplo: esta propuesta indica que el ancho que debe dragarse al frente de los muelles es de 360 metros en el fondo, profundidad de 7 metros debajo del cero de la escala, y el señor Krause dice, en su voto, que esto es contrario al pliego de condiciones, lo que es un error. En efecto, el pliego de condiciones dice que el canal dragado tendrá 500 metros de ancho con 7 metros de profundidad, pero el plano general publicado por el Ministerio de Obras Públicas, es parte esencial ó ilustrativa del pliego de condiciones, del cual no puede prescindirse, aclara dicha expresión, por medio de las múltiples sesiones ideales que representa, de los dos taludes laterales de 1 en 10 diez del fondo de 7 metros al cero, que hacen 140 metros, y de la anchura de 360 metros con 7 metros de profundidad, que forma la anchura total al cero 500 metros.

Las propuestas del Sindicato Francés y de los Sres. Hersent et fils, Schneider et Cie., se ajustan, pues, extrictamente á éste respecto al pliego de condiciones.

La propuesta de los Sres. Pauling y C°. Ld., es la que no se ajusta al pliego de condiciones, porque de ninguna manera, se puede interpretar una anchura de 430 metros con 7 metros de profundidad.

La anchura de 360 metros con 7 metros de profundidad al cero, es amplísima para todas las necesidades de la navegación en el puerto del Rosario; y para las empresas que han de explotar el puerto, no hay razón alguna para aumentarla, recargando el costo de construcción de que se han de resarcir con los productos de la explotación, y menos aún, cuando el costo del dragado se estima en el presupuesto, como lo hacen los señores Hersent et fils Schneider et Cie., al precio razonable y equitativo de $ 0,162 oro sellado por m. cúbico, entregando gratuitamente luego el tren de dragado al Gobierno. El dragado de los 7.000.000 de metro cúbicos, importa en este caso la suma de $ 1.134.000 oro sellado.

El único caso en que puede convenir á un proponente una mala interpretación del pliego de condiciones, aumentando el volumen, es el del empresario que ejecute el dragado por cuenta del Gobierno, como sucedería en la propuesta que con tanta propiedad ha llamado el representante de los señores Pauling & C°, «Cash Contract» (contrato pagado con dineros al contado). Los 7.000.000 de metros cúbicos del pliego de condiciones, importarian según los precios pedidos por esta propuesta. (4.300.000 m³ á $/o, 25 o/s y 2.700.000. m³ á $ o, 375 o/s) la suma de $ 2.087.500 o/s, sin contar con la cláusula de que el Gobierno comprará después el tren de dragado.

Si el pliego de condiciones, ordenara como lo interpreta el señor Krause, el dragado de un canal de 500 metros de ancho con una profundidad de 7 metros en toda su anchura, el volumen á dragar excedería de 9.700.000 metros cúbicos, y el costo según propuesta de los señores Pauling & C°., Limited, excedería de dos millones ochocientos noventa y dos mil pesos oro sellado ($ 2.892.000 o/s).

El solo costo del dragado, haría fracasar toda propuesta *bona fide*, basada en la explotación de las Obras del Puerto del Rosario, por más que pueda convenir á empresas que construyesen por cuenta del Gobierno.

En los cálculos precisos y matemáticos anteriores, no se tiene en cuenta, que los señores Hersent et fils, Schneider et Cie., recargan el costo del dragado con 5 % por administración, y los señores Pauling & C°. con 10 por ciento por administración.

Agregó, que el voto del señor Ingeniero Emilio Mitre, ha podido pasar con la simple observación que hizo de que no era exacta la afirmación, sin demostración, de que «ninguno de los proyectos presentados, están en las condiciones del Artículo 1° de las bases del Concurso».

El Jurado sabe que falta la garantía bancaria en el proyecto del Sindicato Francés, y que la que han presentado los señores Pauling y C°. Limited, no es sino una simple recomendación de los banqueros Erlonger, declarando que dichos señores han cumplido bien otros contratos.

Ajustándose extrictamente al Art. 8° de la Ley y al 1° de los requisitos previos del pliego de condiciones, el Gobierno no podía admitir en el Concurso las propuestas anteriores, ni el Jurado estudiarlas. Un exceso de consideración, ha hecho prescindir de esta garantía real y de recargo de gastos para los proponentes quizá por parte del Gobierno, porque no ha examinado los documentos, y por parte del Jurado que si los ha examinado y tiene perfecta conciencia de la falta de ese *requisito prévio*, por un exceso de cortesía.

La propuesta de los señores Hersent et fils, Schneider et Cie., llenó las condiciones del Artículo 8° de la Ley y las del Artículo 1° de los requisitos previos, pues, además del depósito de la cantidad exijida presenta la garantía del Banco Francés del Rio de la Plata, cuyo capital es conocido de todos en el País y sobre cuya importancia comercial, ha informado el miembro del Jurado, señor Pelayo Ledesma.

En la situación difícil que los votos de los miembros disidentes del Jurado han puesto á la mayoría del mismo es indispensable que estos hablen claro, entre otros motivos, para que en el futuro se ponga coto á estas previas irregularidades en los requisitos prévios.

El juicio de la mayoría del Jurado en el voto dado por el señor Ingeniero Mitre, está expresado en la aprobación de la moción aprobada por el Jurado «clacificando las propuestas por orden de prelación» como lo establece el artículo 2° de los requisitos previos del pliego de condiciones.

El orden de prelación, fué: 1° Hersent et fils, Schneider et Cie. 2° Pauling & C°. Limited. 3° Sindicato Francés.

Anteriormente, el Jurado, por unanimidad, había desechado el muelle de madera propuesto por el Sindicato Francés y había declarado fuera de lo estipulado por el pliego de condiciones é impracticable con sujeción á él, el muelle de cemento armado propuesto por el mismo. Quedaba, pues, fuera de concurso. En la moción aprobada mencionada arriba, se hizo la comparación del número de metros de muelles, de kilómetros de vias férreas y de otras obras; de los costos de diferentes obras entre las propuestas de Hersent et fils, Schneider et Cie, y de los señores Pauling & C°., tales como los siguientes:

	Hersent-Schneider $ o/s	Pauling & Co. Ld. $ o/s
El mismo dragado	1.134.000	2.085.500
Dragas entregadas al Gobierno.....	617.301	0.000.000
El mismo granero	650.000	1.107.000
Vias férreas	38 kilts.	20 kilts.
Muelles de mamposteria.......	3750 mts.	2000 mts.
Gastos de Administración... ...	5 %	10 %
Presupuesto total	10.698.619.	14.883.000

De manera que se demostró que Hersent et fils, Scheider et Cie., hacian mucho mayor número de obras con un costo de $ 10.700.000 que Pauling & Co.; mucho menor número de obras, con un costo de $ 14.880.000 oro. Se demostró también que el presupuesto de los señores Hersent et fils, Schneider et Cie., aceptando las modificaciones indicadas por el Jurado, no alcanzaba á $ 11.500.000 oro; mientras que el presupuesto de los señores Pauling & C°. aceptando las modificaciones indicadas por el Jurado, excedía de $ 20.000.000 oro sellado.

El Jurado con la aprobación de esta moción, ha dado suficientes datos para que se vea la gran superioridad de la propuesta Hersent et fils, Schneider et C°. sobre la de los señores Pauling & C°. y también para que el Gobierno y cualquiera se aperciba que el contrato con esta empresa sería la ruina comercial del Puerto del Rosario.

Un empréstito colocado al tipo sugerido por la propuesta de los señores Pauling & Co., representaría alrededor de $ 30.000.000 oro nominales, é importaría un servicio anual al 6 1/2 % de $ 1.950.000 oro. Calculada la entrada bruta en $ 1.680.000 en los primeros años y los gastos de explotación en 40 % de las entradas brutas, por muchos años el Gobierno no tendría ni con que pagar el servicio de la deuda.

El Puerto, en estas condiciones, sería para la ciudad del Rosario y las provincias del interior el regalo del elefante blanco.

Contratos de esta naturaleza sólo pueden compararse con el celebrado en 1884 para la construcción del Puerto de Buenos Aires. El precio del contrato fué de $ oro 17.516.000 y su costo efectivo, contando los intereses durante el tiempo de la cons-

trucción, asciende alrededor de $ 52 000.000 oro; mientras que según la declaración del señor Ministro de Hacienda en la Sesión de la Cámara de Senadores de Octubre 6 de 1900, el Puerto deja una *«pérdida real de $ 3.805.000 oro* ó sea $ 8.647.000 moneda nacional». De aquí las altas tarifas de todos los servicios del Puerto.

Hay, pues, datos suficientes en las actas del Jurado para formar criterio sobre la bondad comparativa de las propuestas Hersent et fils, Schneider et Cie. y Pauling & Co. Ld. El proyecto técnico del muelle de cemento armado, fué por unanimidad del Jurado rechazado por ser impracticable su ejecución. El señor Ingeniero Mitre que no ha asistido á los debates del Jurado, se adhiere en su voto á ese rechazo; pero los votos de los señores Krause y Luiggi lo vuelven á traer á la discusión por una condición efímera y sin las más mínima importancia de la propuesta financiera que es, según su expresión *muy clara* como si tal condición acusara su bondad ó su superioridad sobre la de Hersent et fils, Schneider et Cie. Vamos á demostrar ésto para que no se crea la *claridad* sea en este caso sinónimo de consecuencia para el País.

La construcción de toda obra responde á un costo que se llama presupuesto, y para el reembolso de este costo ó presupuesto, se establecen las condiciones financieras.

El presupuesto del Sindicato Francés, es muy alto. No hay más que comparar ligeramente las obras que propone y los precios con los semejantes de la propuesta Hersent et fils, Schneider et Cie.

	Hersent-Schneider	Sindicato Francés
Volumen del dragado.........	7.000.000 m³	5.283.625 m³
Tren de dragado.	3 dragas	2 dragas
Producción......	2150 m³ por h.	1300 m³
Presupuesto por m³ incluso valor del tren de dragado, gastos de administración, intereses.	$ 0.298	$ 0.389
No. de gruas....	42	25
Galpones y depósitos........	$ 446.000	$ 960.000
Administración..	5 %	8 %

Ahora bien, si á las obras propuestas por el Sindicato Francés se le aplican los precios de la propuesta Hersent et fils, Schneider et Cie., el presupuesto de costo total de las obras propuestas por el primero, quizá no llegue á la suma de $ 6. 500.000 oro.

Sostengo que obras de ese costo, explotadas durante 35 años con las condiciones propuestas, son más onerosas para el Gobierno que obras de mayor importancia, de menor precio por unidad, de importe de $ 11.000.000 explotadas por cuarenta años.

Estos son los elementos que importa tener en cuenta, pues se incurre y se puede inducir en error al Gobierno y al público, si se omite comparar los presupuestos de las obras al comparar el número de años de explotación concedida según el capital verdaderamente invertido, que requiere con su aumento mayor número de años para su amortización.

Las ventajas de la propuesta de los señores Hersent et fils Schencider et Cie., son tan superiores a las otras dos; que poner á todas en igual condición en una nueva licitación sería una falta de lealtad a los compromisos contraídos por el Gobierno hacia los concurrentes de la primera licitación, que perjudicaría el crédito y seriedad retrayéndose de concurrir a las licitaciones á los grandes capitales del *continente Europeo*, que por primera vez han concurrido con las respectables firmas de Hersent et fils Schneider et Cie. y las del Sindicato Francés.

Pido el voto de los señores del Jurado, para que se estudien los fundamentos dados por el señor Ingeniero Krause, como importa la moción que dejo fundada.

Habiendo quedado el Jurado sin quorum durante la lectura de esta moción por haberse retirado los señores Ingenieros Krause y Luiggi, no pudo tomarse una resolución respecto á este asunto.

Siendo las 6. h. 20 m. p. m., se levantó la sesión.

E. L. Corthell — *Juan Larquier.*
Presidente. — Secretario.

II

Nombrando un empleado

Buenos Aires, Abril 22 de 1902.

Art. 1º Acéptase la renuncia presentada por el Dibujante de la Comisión de Estudios del Paraná Medio, don Odón Sachatti y nómbrase para reemplazarle, á don Luis H. Villar ex empleado del Ferrocarril Andino.

Art. 2º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

III

Autorizando al F. C. Buenos Aires al Pacífico, para construir obras en la Estacion General Viamonte y Santa Victoria.

Buenos Aires, Abril 24 de 1902.

Vistos los adjuntos planos demostrativos de las obras que la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, proyecta llevar á cabo en las Estaciones General Viamonte y Santa Victoria del ramal de Villa María á Rufino,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para llevar á cabo la construcción de varandas en las estaciones «General Viamonte» y «Santa Victoria», del ramal de Villa María á Rufino, de conformidad á los planos demostrativos que se acompañan, que quedan aprobados.

Hágase saber, publíquese y archívese.

CIVIT.

IV

Autorizando á la Empresa del F. C. Oeste, para librar un puente al servicio público.

Buenos Aires, Abril 24 de 1902.

Resultando de la inspección y pruebas de resistencia practicadas por la repartición al puente del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, ubicado en el ramal al Mercado Central de Frutos, sobre la línea del Ferrocarril del Sud, cuya reconstrucción se ha llevado á cabo de acuerdo con los planos aprobados por resolución de fecha 5 de Noviembre del año ppdo., que las condiciones de seguridad del expresado puente, permiten que sea librado al servicio público, siempre que no transiten por el mismo locomotoras de un peso mayor de 52.275 kilógramos,

SE RESUELVE:

Autorízase á la Empresa del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, para librar al servicio público el puente de que se trata, bajo la condición de que no podrán circular por el mismo, sin previa autorización, locomotoras de mayor peso de 52.275 kilógramos.

Hágase saber, publíquese, y archívese.

CIVIT.

V

Autorizando al Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, para construir una estación.

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

Visto lo informado precedentemente,

SE RESUELVE:

Autorízase la Empresa del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, para construir una nueva estación en el kilómetro 459,160 entre Trenque Lauquen y Mari Lauquen, de la línea principal á Toay, de acuerdo con los planos presentados que se aprueban.

Hágase saber, publíquese y archívese.

CIVIT.

VI

Aprobando planos al Ferrocarril Trasandino.

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

No habiéndose observación alguna por la repartición técnica respectiva, a los adjuntos planos presentados por la Empresa del Ferrocarril Trasandino, demostrativos de un puente que proyecta construir en el kilómetro 30,182 de la prolongación de su línea,

SE RESUELVE:

Apruébanse los planos de la referencia, y autorízase a la Empresa recurrente para ejecutar las obras respectivas.

Hágase saber, publíquese y archívese.

CIVIT.

VII

Aprobando planos al Ferrocarril Oeste de Buenos Aires.

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

De acuerdo con lo manifestado precedentemente,

SE RESUELVE:

Apruébanse los adjuntos planos demostrativos de las modificaciones que la Empresa del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, proyecta introducir en la oficina de encomiendas de la Estación Once de Septiembre y autorizársele para llevar á cabo los trabajos respectivos.

Hágase saber, publíquese y archívese.

CIVIT.

VIII

Autorizando al F. C. Buenos Aires al Pacífico, para cambiar la ubicación de una estación.

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

Vistos los planos presentados por la Empresa del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, relativo al cambio de ubicación de la estación del kilómetro 81.272,35 al kilómetro 86,650 del ramal de Saforcada á la Colonia Isabel, y de conformidad con lo informado precedentemente,

SE RESUELVE:

Apruébanse los planos de la referencia y autorízase á la empresa recurrente, para llevar á cabo las obras de que se trata, debiendo la misma unir por un camino público, la nueva estación con el camino de la Teodolina á Melincué que pasa por la estación primitivamente proyectada.

Hágase saber, publíquese y archívese.

CIVIT.

CRÓNICA ADMINISTRATIVA

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Con esta fecha se ha otorgado el exequátur solicitado por la patente que acredita á don Felipe Castro de los Ríos como Cónsul de España en el Rosario de Santa Fe,

con jurisdicción en la provincia del mismo nombre y en las de Catamarca, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Jujuy, Rioja, Salta San Juan, Santiago del Estero y Tucumán y en las Gobernaciones del Chaco, Formosa y Misiones.—Buenos Aires Abril 19/902.

MINISTERIO DE HACIENDA

TIPO DE ORO

Desde el dia 24 del corriente inclusive, y hasta nueva orden, regirá el tipo de 241 %, para el cobro en moneda de curso legal, de los derechos á oro.

MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

DIVISIÓN DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA

El Ministerio de Justicia é Instrucción Pública, por resolución de fecha 26 del corriente, mandó extender diplomas de «Maestro Normal» á los ex alumnos que se expresan á continuación y que han terminado satisfactoriamente sus estudios profesionales:

En el Colegio Nacional de Tucumán, á los señores: Tristán Argañarás, Ramón Otero y Francisco Arroyo.

En la Escuela Normal del Maestras del Uruguay, á las señoritas: Josefa Alberro, Agustina M. Alió, Maria Dolores Alvarez, Celina Bustamante, Rosa Canavessi, Adela Castellano, Casilda Castellano, Maria Gaffusi, Orfilia O. Gutiérrez, Maria Carlota Guzmán, Dolores Marquez, Maria Luisa Meyer, Nicanora Navarro, Leonor Naveyra, Isabel Palleyro, Javiera Carmen Patiño, Angela Justa Santa Cruz, Dina Isabal Scelzi, Elvira Simonelli, Maria Luisa Speroni, Mariana Suilar, Maria Angélica Uriarte, Manuela Urquiza, y Agustina Vignati, no haciéndose lugar á la expedición del diploma de «Subpreceptora Normal» solicitado por la Directora de la Escuela mencionada, para la señorita Manuela Rodriguez, por cuanto está implisitamente abolido por el Art. 8°. del Decreto de 29 de Enero de 1900.

BOLETIN MILITAR DEL MINISTERIO DE GUERRA

N°. 95

Buenos Aires, Abril 28 de 1902.

NOMBRANDO EL PERSONAL DIRECTIVO, DE COMANDO, PROFESORES Y EMPLEADOS DE LA ESCUELA DE ASPIRANTES Á OFICIAL.—ALTA DE ALUMNOS EN LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA.—NOMBRAMIENTOS DE JEFES.—RELEVO DE UN JEFE.—FIJANDO EL NÚMERO DE CIRUJANOS DE REGIMIENTO Y CUERPO.—NOMBRAMIENTO DE UN DIRECTOR DE BANDA Y EMPLEADOS CIVILES DEL ARSENAL PRINCIPAL DE GUERRA.—CAMBIOS DE DESTINOS.—BAJA DE UN CADETE DEL COLEGIO MILITAR.—PRESENTACIÓN DE ALUMNOS EN LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA.—PRESENTACIÓN DE DISTINGUIDOS Á LA ESCUELA DE ASPIRANTES Á OFICIAL.—LICENCIAS.

Capital Federal, Abril 15 de 1902.—De acuerdo con el Decreto de fecha 10 del corriente,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Nómbrase Director de la Escuela de Aspirantes á Oficial, al señor Coronel, Inspector de Infantería, don Carlos E. O'Donnell.

Art. 2°. Nómbrase Subdirector de la mencionada Escuela, al señor Mayor Diplomado de E. M., don Alfredo Freixa.

Art. 3°. Desígnanse como Comandantes de cada una de las tres Secciones que serán constituidas con los alumnos de dicha Escuela: al Capitán Diplomado de E. M. don Luis Perlinger de la de Infantería, al Capitan don Angel Herrans de la Caballería, y al Capitan don Ovidio Badaró de la Artillería.

Art. 4°. Comuníquese, publíquese en el *Boletín Militar,* etc.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Capital Federal, 28 de Abril de 1902.—Debiendo inaugurarse los cursos de la Escuela especial de Aspirantes á Oficial el 1° de Mayo próximo, y siendo necesario nombrar los Profesores para dicha Escuela,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Nómbranse Profesores de la Escuela especial de Aspirantes a Oficial con los emolumentos que le asigna el Art. 10 del superior Decreto, fecha 10 del corriente

1) de Matemáticas: Al ciudadano don: Adolfo Barbará.

2) de Fortifiicación: Al Mayor don Alfredo Freixa.

3) de Organización y Legislación Militar, Al Coronel don Rómulo Paez,

4) de Topografia y Dibujo: Al Mayor Ingeniero don Martin Rodriguez.

5) de Física: Al Teniente don Rodolfo Martinez Pita.

6) de Geografía é Historia nacional: al ciudadano don Alejandro Ghigliani.

7°) de Idióma nacional: Al ciudadano don Arturo Rossi.

Art. 2° Desígnase como Cirujano de la mencionada Escuela, al Doctor don Florencio Pereyra y como Veterinario y encargado de dar el curso de Hipología, al doctor don Jorge Kreyembiehl.

Art. 3° Comuníquese, publíquese en el *Boletín Militar,* etc.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Capital Federal, Abril 28 de 1902.—Siendo necesario llenar los puestos de Mayordomo y primer cocinero de la Escuela de «Aspirantes á Oficial»,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Nómbranse respectivamente, Mayordomo y primer cocinero de la Escuela de «Aspirantes á Oficial», á don Guillermo B. Rodriguez, y don Juan Trocelli.

Art. 2° Los nombrados gozarán del sueldo mensual que le asigna el Superior Decreto fecha 10 del corriente.

Art. 3° Comuníquese, publíquese en el *Boletín Militar,* etc.—ROCA.—PABLO RICCHERI.

Capital Federal, Abril 28 de 1902.—Siendo necesario proveer los puestos de Ayudante del Director y de oficiales subalternos de las secciones de la Escuela especial de «Aspirantes á Oficial,

El Ministro de Guerra—

RESUELVE:

1° Desígnase como Ayudante al Director de la Escuela Especial de «Aspirantes á Oficial», al Teniente 2° don Luis Cárcoba.

2° Desígnase como oficiales de las secciones:

De Infantería—Teniente 1° don Arturo Poisson, id 2° don Adolfo Cueto, Subteniente don Manuel Belgrano.

De Caballería—Teniente 1° don Marcos Rufino, id 2° don Francisco Saforcada.

De Artillería.—Id. 1° don Pedro Semilla, id, 2° don Juan Beberina.

3° Desígnase como Maestro de Gimnasia y esgrima al Preboste don José D'Andrea.

4° Los oficiales designados se presentarán el dia de mañana al señor Director de la Escuela Coronel don Carlos E. O'Donnell.

Comuníquese y publíquese en el *Boletín Militar.*—RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 20 de 1902.—De acuerdo con lo propuesto por la Dirección de la Escuela Superior de Guerra, en vista de las clasificaciones obtenidas por los señores oficiales candidatos al ingreso en ella,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1°. Dése de alta en la Escuela Superior de Guerra, en calidad de alumnos á los diez y seis oficiales siguientes:

Teniente 2°. del Regimiento 2 de Infantería don Francisco Acebal, Teniente 1° del Regimiento 2 de Infantería, don Arturo Poisson, Teniente 2°. del Regimiento 1°. de Artillería ligera, don Francisco Vélez, Teniente 1°. del Regimiento 1°. de Artillería ligera, don Carlos Funes, Teniente 2°. del Regimiento 11 de Caballería don Gaspar Cortés, Teniente 2°. del Regimiento 1°. de Artillería ligera don Eduardo F. Valdez, Teniente 2°. del Regimiento 2°. de Artillería de montaña don Oscar Durañona, Capitán del Regimiento 6 de Caballeria don Guillermo Torres, Teniente 2°. del Batallón 1°. de Ifantería montada don Ernesto Maestropiedra, Teniente 1°. del Regimiento 8 de Caballería don Cornelio Giménez, Capitán del Regimiento 11 de Caballería don Ernesto Nazarre, Teniente 1°. del Regimiento 3 de Artillería de montaña don Arturo Luisoni, Capitán del C. de Guerra permanente don Pedro Amarante, Teniente 1° del Batallón 1° de Infantería montada don Segundo Oyarzú, Teniente 1° del Regimiento 6 de Caballería don Baldomero Alvarez, Teniente 2° del Batallón 4 de Infantería don Gregorio H. Pereyra.

2° Estos oficiales seguirán revistando en los cuerpos y reparticiones á que pertenecen, con la nota de «Destacado en la Escuela Superior de Guerra».

Art. 3° Publíquese en el *Boletín Militar* y fecho, archívese.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 24 de 1902.—Existiendo vacante,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Nómbrase Jefe del Regimiento 7° de Caballería de línea, al 2° Jefe del mismo señor Teniente-coronel don Manuel Montiel, y 2° Jefe, al señor Mayor don Francisco Villarino, del Regimiento 9° de la misma arma.

Art. 2° Comuníquese, dése al Registro Oficial y *Boletín Militar* y archívese.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 25 de 1002.—Vista la nota que antecede,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art 1° Concédese al Teniente-coronel don Alfredo de Urquiza, el relevo que solicita del cargo de segunde Jefe de la Inspección General de Remonta, por haber sido electo Diputado al Honorable Congreso de la Nación.

Art. 2° Comuníquese, dése al Registro Oficial, publíquese y archívese.—ROCA.—PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 4 de 1902.—Señalando la Ley de Presupuesto, Anexo F., inciso 7°, Item 1°, el número de cincuenta cirujanos de regimiento y cuerpo, sin distinción de sueldo, y siendo necesario establecer de conformidad con la Ley Orgánica de este cuerpo, el número respectivo de unos y otros,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1° Queda fijado en veintidós el número de cirujanos de regimiento y en veintiocho, el de los de cuerpo.

Art. 2º Comuníquese, dése al Registro Oficial y *Boletín Militar* y archívese.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 4 de 1902.—Vista la propuesta que antecede y lo informado por el señor Inspector de Bandas Militares,

El Presidente de la República,—

DECRETA:

Art. 1º Nómbrase Director de la Banda de música del Batallón 2 de Cazadores de Los Andes, al señor Antonio Tanelli.

Art. 2º Comuníquese, dése al Registro Oficial y *Boletín Militar* y archívese.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Capital Federal, Abril 17 de 1902.—Vista la propuesta que antecede de la Dirección General de Arsenales de Guerra, y existiendo vacantes por el Presupuesto vigente,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Nómbranse escribientes de la Contaduría en la Dirección General de Arsenales, á los ciudadanos, Jacobo Garay, Luis Vidal y Horacio L. López; auxiliar escribiente de la Sección Talleres de la misma repartición, al ciudadano José I. Pacheco; maestro-pirotécnico al ciudadano Pedro Viera; Apuntador y encargado del Depósito del Taller de Imprenta á don Ignacio García, maestro del mismo taller, á don Gregorio Navarro y escribiente á don Saturnino Quiroga; todos con anterioridad del 1ro. de Enero del corriente año.

Art. 2º. Publíquese en el *Boletín Militar*, comuníquese á la Contaduría General de la Nación, y archívese.—ROCA. — PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 26 de 1902.—Vista la propuesta que antecede, y existiendo vacante,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Pase a prestar sus servicios, como Jefe del polígono y encargado de los aparatos balísticos de la Escuele Central de Tiro, el Mayor don Adolfo A. Pérez, del Regimiento 14 de Infontería de Guardias Nacionales de la Capital.

Art. 2º Comuníquese, dése al Registro Oficial y *Boletín Militar* y archívese.—ROCA —PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 23 de 1902.—Existiendo vacante,

El Ministro de Guerra.—

RESUELVE:

1º Pasen á prestar sus servicios como auxiliares a la 2ª Sección de la 5ª División del Gabinete Militar, los señores Tenientes 1os don Waldino Correa, don Enriques Mosconi y Tenientes 2os don Juan Marreins, que revistaban como agregados en la misma.

2º Comuníquese, dése al *Boletín Militar* y archívese.—RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.—Habiendo cesado en sus funciones el Capitan don Pedro Amarante, por no hallarse comprendido en las graduaciones que el artículo 86, inciso 3º del Código de Justicia Militar prescribe para los oficiales de Secretaría de los Consejos de Guerra,

El Ministro de Guerra—

RESUELVE:

1º Pase á prestar sus servicios al Batallón 1º de Cazadores de Los Andes, el Capitán don Pedro Amarante, del Consejo de Guerra Permanente para tropa del Ejército.

2º Comuníquese, dése al *Boletín Militar*, y archívese.—RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 17 de 1902.—Visto lo solicitado por el Cadete Félix Funes, y lo manifestado por el señor Director del Colegio Militar,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Art. 1º Dése de baja, á su pedido, al aspirante del Colegio Militar Félix Funes,

Art. 2º Publíquese en el *Boletín Militar* y fecho archívese.—ROCA—PABLO RICCHERI.

Buenos Aires, Abril 29 de 1902.—Vista lo nota que antecede del señor Director de la Escuela Superior de Guerra,

El Ministro de Guerra—

DISPONE:

1º. Los alumnos de la Escuela Superior de Guerra, que han pasado del primer año al segundo, y los alumnos dados de alta en ella en el primer año por superior Decreto de 28 del corriente, se presentarán en dicho establecimiento el 1º. de Mayo próximo, en cuyo día empezarán los cursos del corriente año.

2º. Publíquese en el *Boletín Militar* y archívese —RICCHERI.

Habiéndose dispuesto que la apertura de la Escuela de Aspirantes á Oficial, tenga lugar el 1º. de Mayo próximo, los Sargentos y distinguidos que hayan sido designados para cursar los estudios en ella, se presentarán el día indicado a las 7 y 30 a. m. en el Campo de Mayo, debiendo al efecto solicitar los Jefes de los cuerpos en que se alojan, los pasajes, del Gabinete Militar.

Licencias concedidas:

Al Capitán don José García Abramo de la 7ª. División del Gabinete Militar, por un mes.

Al Subteniente don Apolinario Piñero del 1er. Batallón del Regimiento 3º. de Infantería de línea, prórroga por veinte días.

Lo que se comunica al ejército, de orden de S. E. el señor Ministro de la Guerra.

Lino O. de Roa,
Coronel.
Jefe del Gabinete Militar.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Ferrocarril Central del Norte

SUMARIO DEL TRÁFICO DE LA SEMANA QUE TERMINÓ EL 19 DE ABRIL DE 1902, COMPARADO CON EL CORRESPONDIENTE PERÍODO DE 1901.

	Semana que terminó el 19-4-1902	Semana que terminó el 20-4-1901	Aumento	Disminución
A Pasajeros ... . $ m/n	8.426 58	8.781 03		
B C Equipajes y encomiendas « «	503 61	526 67		
D Cargas.................. « «	26.126 90	29.900 96		
F Telégrafos .... « «	253 57	185 63		
F G H I J Varios.......... « «	109 22	783 38		
Total $ m/n....	35.419 88	40.177 67		4.757 79

ENTRADAS HASTA LA FECHA

	Importe
15 semanas 4 días hasta el 19-4-1902..	$ m/n 642.284 89
15 « 5 « « » 20-4-1901...........	« « 674.367 06
Disminución.........	$ m/n 32.082 17

Suma anterior........... $ m/n 606.865 01
« de la semana....... « « 35.419 88

Total........... $ m/n 642.284 89

ESTADO COMPARATIVO

	Semana actual	Semana del año de 1901	Aumento	Disminución
Kilómetros recorridos por los trenes	25.520 —	30.002 —		4.482 —
Entrada por kilómetro de tren $..	1 39	1 34	0 05	
Kilómetros de línea en explotación.	1.098 —	1.098 —		
Entrada por kilómetro de línea $..	32 26	36 59		4 33

Publíquese y archívese.—*J. Krausse.*

Octavio S. Guerrico.
Administrador.

R. E. Guzmán
Contador.

ESTADISTICA — **FERRO-CARRIL ANDINO** — Fórm. Nº 168

DÉBITO — ESTADO MENSUAL DE PRODUCTOS Y GASTOS — CRÉDITO

Mes de Enero años 1901 y 1902.

GASTOS

1901	Por %	Conservación y Renovación	Por %	1902
10.602 45	8.63	A.—Via y Obras	10.69	11.908 15
4.437 68	3.61	B.—Locomotoras	5.12	5.703 04
991 54	.81	C.—Vehiculos de pasajeros y enco'das.	1.56	1.742 07
3.001 94	2.44	D.— » » carga	4.20	4.681 39
		Transporte		
27.841 68	22.66	E.—Servicio de locomotoras	16.61	18.501 19
937 41	0.76	F.— » » Vehiculos	0.88	979 25
10.157 75	8.28	G.— » » Trafico	12.09	13.462 52
5.945 60	4.84	H.—Dirección	6.33	7.038 17
35		J.—Varios		
		K.—Accesorios de explotación		
		L.—Saldos de cuentas anexas		
63.933 91	52.03	Total de gastos	57.48	64.015 84
58 949 91	47.97	Balance	42.52	47.352 29
122.883 82	100	Total	100	111.368 13

PRODUCTOS

1901	Por %		Por %	1902
		A.—Pasajeros		
5.879 71	4.78	Primera clase.—Ida	7.12	7.918 99
8.674 —	7.06	Segunda » »	7.38	8.222 31
		Primera » —Ida y vuelta		
		Segunda » » »		
14.553 71	11.84	A.—Pasajeros.—Total	14.50	16.141 30
547 48	0.45	B.—Exceso de equipages	0.43	478 70
4.469 64	3.64	C.—Encomiendas	2.46	2.745 07
103.300 22	84.06	D.—Cargas	87.53	97.481 05
		E.— Trenes Extrs. 1. Servicios de Gobierno		
		2. » particular		
610 46	0.50	F.—Telegramas	0.38	421 89
9 12	»	G.—Almacenages	0.01	15 48
370 00	0.30	H.—Arrendamientos	0.49	540 —
		J.—Varios		
		K.—Accesorios de explotación		6 66
977 85	0.79	L.—Saldos de cuentas anexas	5.80	6.462 02
122.883 82	100		100	111.368 13

DETALLES

D.—CARGAS

1901 Kilogr.	Descripción	Artículos del país	1902 Kilogr.
3.170	Aguardiente		2.820
96.420	Arena		10.470
760.960	Azúcar		389.780
85.950	Cal		86.440
100.760	Carbón de leña		112.240
	Caña de azúcar		
6 550	Cerda		10.110
8.943.960	Cereales		837.110
	3.190 Cebada y Abena		
	111.200 Lino, etc.	14.000	
	275.200 Maiz	263.360	
	8.554.350 Trigo	559.750	
155.640	Cueros vacunos		199.800
3.790	« Yeguarizos		2.560
3.370	« Lanares		19.470
24.090	« Varios y Cabríos		28.250
2.000	Fruta seca		80
930	Grasa y Sebo		7.160
542.350	Harina		529.610
20.660	Huesos y Astas		18.500
54.440	Kerosene		77.780
468.510	Lana		635.9[illegible]0
260.000	Ladrillos		68.260
245.120	Leña		362.630
	Mani		
17.500	Minerales		14.760
162.8[illegible]0	Madera del pais		29.690
716.490	« Durmientes		1.352.580
289.290	« Postes y medios postes		115.850
	« Rollizos de quebracho		
12.350	Nueces y pasas		10.940
51.190	Pasto seco		503.290
	« verde		
24.580	Papas y Batatas		31.680
89.800	Sal y Salitre		24.280
2.560	Suelas		5.510
18.100	Tabaco		30.600
	Tasajo		130
3.990	Uva		32.200
3.458.600	Vino		4.215.460
1.170.150	Carbón de Piedra		2.197.450
	Durmientes de fierro		
472.620	Madera Extranjera		371.350
85.800	Rieles y Accesorios		67.500
2.925.143	Mercaderias Generales		2.719.230
810.530	Piedras		4.253.810
31.000	Semilla Alfalfa		13.960
15.872.680	Transito entre el Pacifico y G. O. y viceversa		11.404.290
37.995.230			30.793.530

MISCELANEA

1901		1902
3.37	Entrada p Kilóm de Trenes	3.06
1.75	Gastos « «	1.76
1.62	Prod. neto « «	1.30
0.17	Entradas « de vehi'los.	0.15
0.09	Gastos « «	0.08
0.08	Prod. neto « «	0.07
361.42	Entrada por « de Via	331.45
188.04	Gasto « «	190.53
173.38	Prod. neto « «	140.92
52.03	Relación ent. prod. y gastos	57.48
	Núm. total de Kilóm. recorrido por los Trenes	
17.828	Pasajeros mixtos	17.943
18.606	Cargas	13.512
36.434		36.455
	Núm. tot. de Kilóm. re'dos. por los Vehiculos	
76.017	Pasajeros	73.600
657.106	Cargas	686.868
733.129		770.468
20.12	Término medio de vehiculos por Tren	20.86
14.89	Consumo de Carbón por Kl. de Trenes—Kilogramos	14.43
0.12	Consumo de leña por % de Trenes—m3	
2.78	Cons. de aceite y grasa p 100 Kilom. de Trenes—Kilogs.	3.28
3.40	Kilóm. de Via en exp'tación	3.36

Kilogr.	PESOS DE TRA'TES DE SER'CIOS Y TRA'DOS YA INC'DOS EN DES'CION	Kilogr.
742.870	Obras nuevas	233.000
1.131.960	Carbón	2.183.550
272.700	Materiales varios	300.890
52.915	Gobierno Nacional	122.250
202.640	Fierro viejo	92.100
2.403.085		2.931.790

1901 Nº.	1901 Kilogr.		1902 Nº.	1902 Kilogr.
		A.—PASAJEROS		
2.147	15[illegible].290	1ª clase—'da	1.977 1/2	133.425
4.660	326.200	2ª « — «	3.499	244.930
		1ª « — « y V'ta		
		2ª « — « «		
6.807	476.490		5.476 1/2	383.355
		CAMAS		
		Nº.	200 1/2	
		EXCESO DE EQUIPAJES		
	19.265	Kilogramos		18.740
		C.—ENCOMIENDAS		
	250.245	Kilogramos		124.705
		F.—TELÉGRAMAS		
1.303		Nº.	864	
		ANIMALES		
791	39.550	Ovino	140	7.000
31	12.400	Caballar	919	367.600
2.966	1.483.000	Vacuno	2.437	1.218.500
		Porcino	300	30.000
3.788	1.534.950		3.796	1.623.100
		VEHÍCULOS		
7	3.500	Nº.	6	3.000

Publiquese y archivese.

M. Leopoldo Nuñez.
Concador General

J. Peted
Administrador General.

FERRO-CARRIL ANDINO

Fórm . 169

SUMARIO DE LOS GASTOS

Mes de Enero años 1901 y 1902

CONSERVACIÓN Y RENOVACIÓN

1901		A. Vía y Obras	1902	
		1. Superintendencia........		
630 —		a—Sueldos..............	543 —	
197 67	827 67	b—Gastos generales.......	234 80	777 80
		2. Via....................		
7.718 54		a—Sueldos, capataces, peones, guarda-vias.......	7.983 30	
		b—Rieles y Accesorios...		
		c—Durmientes y accesorios		
	7.718 54	d—Materiales............	96 33	8.079 63
		3. Balasto................		
		a—Sueldos..............	180 —	
		b—Mat'les y gastos grales.	396 55	
		c—Alquiler de tren rodante con su personal		576 55
		4. Obras de arte..........		
216 40		a—Sueldos............	250 —	
	216 40	b—Mat'les y gastos grales.		250 —
		5. Edificios..............		
326 08		a—Sueldos.............	335 57	
635 04	961 12	b—Mat'les y gastos grales.	910 12	1.245 69
		6. Talleres, Galpones de maquinas, etc..........		
91 50		a—Sueldos............	36 —	
4 44	95 94	b—Mat'les y gastos grales.	12 43	48 43
		7. Telégrafo..............		
150 —		a—Sdos. de Guarda-hilos.	150 —	
161 72	311 72	b—Mat'les y gastos grales.	620 78	770 78
	471 06	8. Utiles de trabajo y equipo		159 27
		9. Fondo de renovación....		
	10.602 45	12.32 %		11.908 15

1901		B. Locomotoras	1902	
		1. Superintendencia....... Prop. corresp'te de los gastos tots. de superint. de traccion y talleres......		
272 30		a—Sueldos..............	300 50	
30 40	302 70	b—Gastos generales......	59 40	359 90
	1.887 20	2. S'dos y j'les de obreros y peones ocupados en la conservación y renovación..		2161 71
	1.430 18	3. Mat'les empleados en la conservación y renovación		2481 63
	867 60	4. Gastos de talleres. Prop. corresp'te de los gastos tots. de talleres...		699 80
		5. Gastos generales........		
		6. Fondo de renovación....		
	4.487 68	28.51 %		5.703 04

1901		D. Vehículos para el servicio de pasaj.	1992	
		1. Superintendencia....... Prop. corresp'te de los gastos tots. de superint de. tracción y talleres........		
80 30		a—Sueldos..............	122 40	
9 —	89.30	b—Gastos generales.....	24 20	146 60
	510 14	2. Sdos. y jles. de obreros y peones ocupados en la conserv. de coches y furgones		882 26
	136 30	3. Mat'les emp'dos en la conserv. de coches y furgones		428 11
	255 80	4. Gastos de talleres. Prop. corresp'te. de los gastos totales de talleres....		285 10
		5. Gastos generales........		
		6. Fondo de renovación....		
	991 54	75.63 %		1.742 07

1901		D. Vehículos para el servicio de carga	1902.	
		1. Superintendencia.... .... Prop. corresp'te. de los gastos tots. de superint. de tracción y talleres.....		
215 60		a—Sueldos................	272 60	
24 10	239 70	b—Gastos generales......	53 90	326 50
	1.412 20	2. Sdos. y jles. de obreros y peones ocupados en la conserv. de vagones de carga		1.960 15
	662 73	3. Mat'les emp'dos en la conserv. de vagones de carga		1.759 43
	687 31	4. Gastos de talleres..... Prop. corresp'te. de los gastos totales de talleres....		635 31
		5. Gastos generales........		
		6. Fondo de renovación....		
	3.001 94	55.95 %		4.681 39

TRASPORTE

1901		E. Servicio de locomotoras	1902	
		1. Superintendencia. Proporción correspondiente de los gastos totales de Superintendencia de Tracción y Talleres.....		
637 50		a—Sueldos..............	548 10	
71 30	708 80	b—Gastos Generales......	108 40	656 50
		2. Sueldos y jornales......		
2.226 —		a—Maquinistas y foguistas	2.046 17	
		b—Premios		
1.172 67	3.3s8 67	c—Personal de galpones..	1.211 83	3.258 —
		3. Combustible............		
22.152 19		a—Carbón................	12.534 28	
		b—Petroleo..............		
70 93		c—Leña..................	180 32	
55 56		d—Materiales varios......	57 82	
183 14		e—Sueldos y jornales del Inspector y peones.....	202 12	
3 30	22.465 12	f—Utiles y aparatos del servicio de combustible —Conservación y Renovación..................	52 36	13.026 40
		4. Agua....................		
		BOMBEO		
135 —		a—Sueldos y jornales....	135 —	
		b—Derechos de agua		
309 74		c—Materiales y mantención de caballos...........	489 12	
		CONSERVACIÓN DE BOMBAS, MOLINOS Y ACCESORIOS		
240 11		d—Sueldos y jornales.....	169 57	
16 47	701 32	e—Materiales............	23 51	817 20
	260 15	5. Aceite lubrificante......		313 71
	17 33	6. Grasa lubrificante.......		29 46
	30 96	7. Estopa..................		29 03
	125 70	8. Purificación de agua.....		213 58
	68 50	9. Mat'les ge'les de consumo		79 83
	52 47	10. Utiles de trabajo y equipo—Conservación........		77 48
		11. Uniformes.........		
	12 66	12. Gastos generales........		
	27.841 68	33.55 %		18.501 19

1901		F. Servicio de vehículos	1902	
		1. Superintendencia........ Proporción correspondiente de los gastos totales de Superintendencia de Tracción y Talleres.....		
78 88		a—Sueldos...............	75 58	
9 01	87 89	b—Gastos generales.......	14 70	90 28
	502 —	2. Jornales de Revisadores y Engrasadores...........		537 32
	177 06	3. Aceite lubrificante........		147 75
	91 40	4. Grasa lubrificante.......		168 72
	63 53	5. Mat'les ge'les de consumo		34 17
	1 98	6. Utiles y equipo-Conserv.		15
	12 95	7. Gastos generales.........		85
	937 41	446 por ciento		979 25

1901		D. Servicio de tráfico	1902	
		1. Superintendencia........		
1.332 —		a—Sueldos..............	920	
298 88	1.630 88	b—Gastos generales.......	108 63	1.028 63
		2. Estaciones..............		
5.126 06		a—Sueldos..............	4.988 61	
		1. Personal de oficina jefes, telegrafistas, etc..........		
834 25		2. Seña., eng'res caps. y peos.	2.054.56	
		b—Materiales............		
		1. Libs., fór'as, úts. de esc. etc.		
		2. Uniformes de personal..		
		3. Alumbrado ests. y señales		
		4. Mat'les ge'les de consumo		
		5. Con'ción y renv. de mob.		
		6. Utiles y equipo.........		
669 21	6.629 52	c—Gastos generales........	706 30	7.749 47
		3. Trenes..................		
1.470 —		a—Sls. de guar. tren. y cam.	1.683 33	
371 06		b—Alumbrado de coches.	2.858 67	
7 05		c—Lonas, sogas, etc......		
		d—Materiales..............		
		1. Generales de consumo...		
		2. Uniformes del personal..		
		3. Conservación y renovacion de útiles y equipo general.		
46 75	1.894 86	c—Gastos generales.......	18 48	4.560 48
		4. Guardas de pasos á nivel.		124 —
	20	5. Avisos, itinerarios..		
		6. Gastos generales.........		
	10.175 26	32.31 por ciento		13.462 58

1901		H. Dirección	1902	
		1. Directorio en el exterior....		
		2. Representación en Buenos Aires.........		
		3. Admi'tracion.		
		a—Administración........		
1.300 —		1. Sueldos......	1.205 —	
199 39	1.499 39	2. Gastos generales.........	288 23	1.49
		b—Contaduria		
2 868 14		1. Sueldos......	2.962 90	
575 94	3.444 08	2. Gastos generales.........	667 71	3.63
		4. Gastos judiciales........		
	976 73	5 Gastos de oficina de ajustes		1.32
	25 40	6. Franqueos y telegramas		2
		7. Seguros contra incendios.....		
		8. Impuestos y cargos municipales.........		
		9. Asistencia médica..........		
		10. Gastos varios		56
	5.945 10	18.38 por ciento		7.03

1901		J. Varios	1902	
	35	1. Indemnizaciones....		
		2. Fondos para accidentes....		
		3. Eventuales...		
	35	35 por ciento		

1901		K. Acce'rios de explotación	1902	
		1. Muelles......		
		2. Elevadores....		
		3. Mercados....		
		4. Tranvias.....		
		5. Buques......		
		6 Diversos.....		
		Por ciento		

OBSERVACIONES:

J. Peled.
Administrador.

H. M. Hoshins.
Contador.

Rio IV, Abril 21 de 1902.

AVISOS

MINISTERIO DEL INTERIOR

Departamento Nacional de Higiene

AVISO

Habiendo dado principio la Inspección de Farmacias del Departamento Nacional de Higiene al control de las estampillas que deben llevar las especialidades comprendidas en la Ley Nº. 4039, se previene de las casas de negocio siguientes:

Almacenes, Restaurants, Cafées, Hoteles, Confiterias, Tiendas, Peluquerias, Perfumerias y demás casas de comercio, que deben tener estampilladas las especialidades que posean y que á continuación se detallan, bajo pena de incurrir en la multa que establece la citada Ley.—Aguas minerales (cualquier clase), extracto de Malta (toda marca en cualquier forma), extracto de carne (liquida ó concentrada, toda marca), carne en polvo, harina Vial, harina Duthaud, leche malteada, Mellins'food, tropon, fosfatina fallieres, racahout, somatosa, hierro quina Bisleri, (y todos los vinos quinados), jabones medicinales en general, talco boratado Mennen's (y otros fabricantes), callicidas, lociones para el cabello (siempre que se les atribuya propiedades medicinales), polvos, pastas y aguas dentrificas (igual observación), cremas, polvos y aguas para el cutis (igual observación), aguas para teñir el cabello (igual observación).—Buenos Aires, Abril 8 de 1902.—*El Secretario.*

Dirección General de Correos y Telégrafos.

Oficina Interventora de Compras—Moreno 483

LICITACIONES

Licitación para la provisión de 900 bolsas para pilares postales y renovación de la lona de 300 usadas. Fecha de la apertura pública de las propuestas: Miércoles 14 de Mayo próximo á las dos de la tarde, en el local de la Oficina Interventora de Compras, 483 Moreno. Condiciones, muestras, etc., etc., pueden consultarse en esa misma Oficina de 1 á 4 p. m.—Buenos Aires, Abril 15 de 1902.—*Luis Peluffo*, Vicedirector General. v -14- Mayo

INTENDENCIA MUNICIPAL DE LA CAPITAL

Buenos Aires, Abril 25 de 1902.

Por cuanto:

La Honorable Comisión Municipal, ha sancionado con fecha 18 del corriente la siguiente

ORDENANZA:

Art. 1º Desde la promulgación de la presente Ordenanza, no podrán habilitarse locales para depósito y venta de forrajes y cereales sin permiso del D. E. que lo concederá, en cada caso; previo informe de la Inspección General del Departamento de Obras Públicas.

Art. 2º Los locales deberán tener paredes de material, revocada en toda su altura y con cemento Portlhand hasta la altura de cincuenta centimetros cuando menos. El piso deberá ser construido de manera que á juicio de las oficinas técnicas del D. E. presente la suficiente resistencia para que no pueda ser perforado por las ratas.

Art. 3º No deberá haber más madera en las construcciones que la de las puertas, ventanas y armadura de los techos.

Art. 4º Las puertas y ventanas deberán siempre conservarse en buen estado, sin rajaduras ni agujeros y deberán cerrar perfectamente para impedir la entrada de los ratones y para poder hacer las desinfección por vapores.

Todas las aberturas deberán llevar también, una tela metálica resistente y de malla fina para poder establecer la ventilación permanente.

Art 5º No podrán tener entre pisos de madera, ni comunicación directa con las piezas destinadas para el alojamiento del propietario ó de los peones,

Art. 6º En aquellos depósitos que por su importancia pueden ofrecer peligro para la seguridad de los vecinos, el D. E. podrá exigir la colocación de una llave de incendio con sus correpondientes mangueras.

Art. 7º Concédese un plazo improrrogable de tres meses, para que los depósitos establecidos sean colocados en las condiciones fijadas por los Arts. 2º, 3º, 4º, 5º y 6º.

Art. 8º Los infractores á las disposiciones de esta ordenanza, serán penados con multas de veinte á cien pesos m/n, según la importancia, y con clausura en caso de reincidencia.

Art. 9º Comuniquese, etc.—OBARRIO.—*Eugenio F. Soria.*

Por tanto:

Cúmplase, publiquese, comuniquese é insértese en D. M.—BULLRICH,—*Jorge N. Williams* v- 8 Mayo.

Buenos Aires, Abril 22 de 1902.

Por cuanto

La H. Comisión Municipal ha sancionado con fecha 18 del corriente la siguiente,

RESOLUCIÓN

Art. 1º. Modificase el articulo 27 de la Ordenaza de 16 de Junio de 1871 (Capitulo 2º. Titulo 4º. Sección 4ª. D. M.) en la siguiente forma: Art. 27. No podrá habilitarse ninguna casa de inquilinato, sin el previo permiso indicado en el articulo anterior, y si lo obtuviese no podrá ser alquilada sin que la Inspección General certifique que ella se encuentra en las condiciones que imponen las ordenanzas y reglamentos, bajo la pena de cien pesos, y cuatro diarios, mientras haya habitantes en ella.

Art. 2º. Comuniquese, etc.—OBARRIO.—*Eugenio F. Soria.*

Por tanto:

Cúmplase, publiquese, comuniquese é insértese en el D. M.—BULLRICH.—*Jorge N. Williams.* -v-8-Mayo-

PATENTES DE COCHES DE PARTICULARES Y AUTOMÓVILES

El 30 del corriente mes de Abril, vence el plazo para el pago de la patente de estos vehiculos.

La de automóviles, sólo se otorgarán á los que presenten certificados de la Dirección de Obras Públicas y Oficina de Tráfico, de estar en condiciones de poder circular.

Vencido el plazo, los que no dieren cumplimiento, incurrirán en la multa del 50 % del valor de la patente.

El Jefe de la Oficina de Rentas. v 30-Abril.

Inspección General

Citase al propietario de la casa ubicada en la calle **Matheu 345**, para que dentro del término de 15 dias, se presente en esta Oficina, con el objeto de notificarle las obligaciones que respecto á dicha casa, le imponen las ordenanzas vigentes.

En caso contrario, se procederá de acuerdo con lo establecido en la ordenanza 4 de Octubre de 1870.—Buenos Aires, Abril 10 de 1902.—*Eduardo Capdevila*, Inspector General. v-30 Abril.

SECCIÓN BELGRANO

Citase al propietario del terreno ubicado en la calle **Cañitas esq. Olagüer** y **Avenida Vertiz esq. Ombues**, para que dentro del término de 15 dias, se presente en esta Oficina, con el objeto de notificarle las obligaciones que respecto á dicho terreno le imponen las ordenanzas vigentes.

En caso contrario, se procederá de acuerdo con lo establecido en la ordenanza 4 de Octubre de 1870.—Buenos Aires, Marzo 8 de 1902.—*El Jefe.*

CEMENTERIO DE FLORES.

Enterratorio General.

Se hace saber á las personas que tengan sepulturas, cuyos arrendamientos estén vencidos, y correspondan á las Secciones 1ª, Séries 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª y 6ª; Sección 2ª, Séries 1ª, 2ª y 3ª; Sección 7ª, Séries 6ª y 7ª y Sección 8ª, Série 7ª, que deben proceder á efectuar sus renovaciones dentro del término de sesenta dias á contar desde la fecha, pues vencido éste se procederá á trasladar los restos al Osario General.—Buenos Aires, Marzo 18 de 1902. —*Arturo C. Ponce*, Jefe de la Sección Flores. v-27-Mayo.

CEMENTERIO DEL OESTE,

Se hace saber á los que tengan deudos depositados en la manzana 6ª de la sección 14 del Cementerio del Oeste, que dentro del plazo de (60) sesenta dias, á contar desde la fecha, deberán presentarse á la Administración de dicho Cementerio, con los titulos respectivos á efectuar la renovación de aquellos, cuyo plazo de arrendamiento hubiere vencido. En caso de no hacerlo y vencido dicho plazo, los restos alli depositados serán trasladados al Osario General, no atendiéndose reclamo alguno por las rejas, cruces, etc., depositadas en las sepulturas. (Exp. 9223.A-1902).—Buenos Aires, Abril 22 de 1902.—*El Jefe de la Seccion sepulturas.* v-22-Junio.

LICITACIONES

Llámase á licitación verbal para el arrendamiento del terreno Municipal situado en la calle Acevedo entre Santa Fe y Güemes, para el dia 12 de Mayo próximo á las 2 p. m.

El arrendamiento será sin término, debiendo abonarse anticipadamente, y el interesado, cuyo oferta fuera oceptada depositará en garantia dos meses de alquiler.

El pliego de condiciones puede consultarse en la Secretaria. (Oficina de Hacienda).—Abril 29 de 1902.—*El Secretario.* v-12-Mayo.

Llámase á licitación verbal para el arrendamiento del terreno municipal situado en la calle *Córdoba entre Centro América y Ecuador*, para el dia 21 de Mayo próximo á las 2 1/4 p. m.

El arrendamiento será sin término y se abonará anticipadamente El interesado cuya oferta sea aceptada, deberá depositar en garantia dos meses de alquiler.

El pliego de condiciones puede consultarse en la Secretaria (Oficina de Hacienda) —Abril 29 de 1901.—*El Secretario.* v-12-Mayo

Llámase á licitación para la conservación y limpieza de las obras sanitarias y campanillas eléctricas en todas las dependencias municipales. Tendrá lugar el dia 13 de Mayo próximo á las 2 p. m., y de acuerdo con el pliego de condiciones existente en la Oficina de Higiene y Seguridad.

Será por cuenta del contratista:

a) Limpieza y desinfección de todos los conductos de desagüe que forman la instalación de cloacas de cada una de las dependencias municipales, W. C., mingitorios, baños, lavatorios, etc.

b) Arreglo de depósitos automáticos, caños de aguas corrientes, canillas, etc.

c) Arreglo de campanillas eléctricas y reposición de sal para las mismas.

d) Desobstrucciones necesarias.

Cada ocho dias se deberá hacer una recorrida general en cada establecimiento, y

mensualmente la limpieza y desinfección de lo indicado en A, también en cada establecimiento municipal.

Toda vez que se produzcan interrupciones en el servicio de campanillas eléctricas ú obstrucciones en la red de cloacas, se dará aviso al Empresario para que éste proceda á subsanar el inconveniente con toda premura.

Cada infracción á cualquiera de los artículos anteriores, será multada con diez pesos m/n. por dos veces, á la tercera se dará por rescindido el contrato.

El tiempo de duración de este contrato, será de un año con derecho de parte de la empresa á prolongarlo por otro más si así lo considera oportuno la Municipalidad. Los edificios municipales donde deberá hacerse la conservacion indicada, son los siguientes: — Intendencia Municipal, Casa de la Comisión Municipal, Asistencia Pública, Hospitales, San Roque Rawson, Casa de Aislamiento, Hospicio de las Mercedes, Norte, Pirovano, Teodoro Alvarez, Vecinal de los Corrales, Boca, Desinfección Norte y Sud, Administración General de Limpieza, Corralones de Limpieza Norte y Sud, Buenos Aires, Flores y Belgrano, Depósito de Materiales Bouchard y Corrientes, Pavón y Entre Rios, Dispensario de Salubridad, Lavaderos French, Córdoba y Caseros, Casas de Obreros, Mercados Centro y Plata, Oficina Química Dirección de Alumbrado, Asilos de Mendigos y Nocturno, Laboratorio Pasteur, Casa Municipal de Flores y Belgrano, Mataderos de Belgrano, Dirección General de Paseos, Antigua Dirección de Paseos, Usina Eléctrica de Palermo y Oficina de Recaudación calle Santa Fe y Uriarte.

El proponente cuya propuesta fuera aceptada, depositará cien pesos m/n. en el Banco de la Nación á la orden de la Intendencia en garantía de la buena ejecución del trabajo. El precio se dará, a cobrar una cuota fija y mensual. Buenos Aires Abril 26 de 1902.—*Jorge N. Williams*—Secretario.. v-13-Mayo

---

Llámase á licitación para la provisión de 150.000 astillas de leña de sauce, para la Administración General de Limpieza. Tendrá lugar el dia 6 de Mayo próximo á las 2 p. m., de acuerdo con el pliego de condiciones existente en la Oficina de Higiene y Seguridad.

Las astillas de leña de sauce á proveer, deberán estar bien secas, rechazándose toda astilla que no sea de esta clase. Las astillas de leña podrán ser recibidas en las Estaciones Once de Septiembre ó Retiro, debiendo ser ellas transportadas con los elementos con que dispone la Administración General de Limpieza, y dentro de las cuarenta y ocho horas de recibida por el proveedor, la orden ú órdenes de la Intendencia. Si dentro del plazo estipulado en el artículo anterior, el proveedor no hiciera entrega de ellas, se le aplicará una multa de cincuenta pesos moneda nacional, por cada dia de retardo, sin perjuicio de adquirirlas de otras casas por cuenta del proveedor.

Las propuestas se presentarán cerradas en un sello nacional de cinco pesos, y estampilla municipal de cincuenta centavos moneda nacional acompañados de un certificado que acredite haberse depositado en el Banco de la Nación Argentina á la orden de esta Intendencia, la cantidad de ciento cincuenta pesos moneda nacional en garantía de la propuesta y cuyo depósito se devolverá una vez aceptada alguna.

El proponente cuya propuesta fuese aceptada, depositará además el 2 °/o del valor total de la licitación en garantía de las obligaciones que contrae, y si desistiere de la propuesta después de presentada ó aceptada ó no concurriese á firmar el contrato cuando fuese requerido, perderá el depósito á que se refiere la base anterior que ingresará en la Tesorería Municipal.

Las cuestiones que se susciten entre el proveedor y la Municipalidad, serán resueltas administrativamente, salvo el recurso que acuerda la ley orgánica.—Buenos Aires, Abril 26 de 1902.—*Jorge N. Williams*, Secretario. v-6-Mayo.

Llámase á licitación para la provisión de frazadas de lana blancas y marrones, con destino á los Hospitales Militares. Tendrá lugar el dia 3 Mayo próximo á las 2 p. m., de acuerdo con el pliego de condiciones existente en la Oficina de Higiene y Seguridad. Las frazadas de lana á proveerse son, 600 marrones tipo «Prat» ó similares y 385 blancas, de unas y otras, deberán presentar muestras los señores proponentes, al Almacén Central de la Asistencia Pública, Esmeralda 66, un dia antes de fijado para la licitación. En las propuestas deberá indicarse el tamaño y peso de cada frazada y especificar en letra y número el precio de ella. Las propuestas se presentarán en un papel sellado de cinco pesos y una estampilla municipal de cincuenta centavos, acompañando un certificado que acredite haberse depositado en el Banco de la Nación Argentina, la suma de 400 pesos á la orden de la Intendencia Municipal, el que se devolverá una vez aceptada alguna propuesta.

El licitante cuya propuesta fuese aceptada, reforzará el depósito hasta 500 pesos en garantía de la obligación que contrae, y si desistiese de la propuesta después de presentada ó aceptada ó no concurriese á firmar el contrato dentro de los tres dias de la notificación, perderá el depósito á que se refiere el artículo anterior el que ingresará á la Tesorería Municipal. Las cuestiones que se susciten entre el proveedor y la Municipalidad, serán resueltas administrativamente, salvo el recurso que acuerda la ley orgánica.—Buenos Aires, Abril 23 de 1902.— *Jorge N. Williams* Secretario. --v-- 3 de Mayo.

MINISTERIO DE HACIENDA

Crédito Público Nacional

SORTEO DE AMORTIZACIÓN

Ley de 2 de Septiembre de 1881

Se hace saber á los tenedores de fondos públicos de Ley 2 de Septiembre de 1881, que en el sorteo practicado en el dia de la fecha, han resultado amortizados los siguientes:

Serie A de $ 100—N°s 46, 65, 156, 308, 439 y 789.

Serie B de $ 500—N°s 53, 91, 439, 468 y 477.

Serie C de $ 1.000—N°s 48, 57, 233, 369, 404, 457, 470, 498, 508, 542 y 598.

Atrasados

Serie A—N°s 206, 255, 257, 491,573 y 664.

» *B*—N°s 225, 272 y 292.

» *C*—N°s 45, 104 y 455.

El pago de estos títulos, así como el servicio de renta, se efectuará del 1° al 10 del entrante en la Tesorería de esta Oficina de 11 a. m. á 3 p. m.—Buenos Aires, Abril 21 de 1902.—*El Secretario*. v-10-Mayo.

AVISO

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta dias, á los que se consideren con derecho á una canoa que ha sido encontrada abandonada en el paraje denominado Colorado, jurisdicción de la Subprefectura Resguardo de La Paz, y que se encuentra depositada en dicha Subprefectura; previniéndose que si vencido dicho término, no fuere reclamada, se procederá con arreglo á lo que disponen los reglamentos vigentes.

Las dimensiones son las siguientes:

Eslora, 7 metros; manga, 1 m. 70 centímetros; manga del plan, 1 m. 15 centímetros; puntal, 0. m. 60 centímetros; tiene 13 pares de curvas, tacos y plan de algarrobo y está pintada de colorado con una cinta verde.—Buenos Aires, Abril 21 de 1902.—*Luis García*. v-22-Mayo.

MINISTERIO DE JUSTICIA E INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Consejo Nacional de Educación

Llámase á licitación por el término de ocho dias, dado la urgencia del caso para la construcción de los techos de las escuelas de la calle Malavia N°. 2148 y 2252, de acuerdo con las especificaciones formuladas por el Agente Inspector, que estarán á disposición de los interesados todos los dias hábiles de 1 á 5 p. m., en la Secretaría de este Consejo.

El acto de la licitación y apertura de las propuestas tendrá lugar el dia 9 de Mayo próximo a las dos de la tarde, no tomándose en consideración sino las propuestas que estén en el sello de $ 5 y acompaña el deposito del 1% sobre el importe total.—Abril 29 de 1902.—*El Secretario*. v-9-Mayo

---

MINISTERIO DE MARINA

REQUISITORIA

El que subscribe, Juez de Instrucción Militar y Capitán de Fragata de la Armada Nacional, en virtud de ignorarse el paradero del Marinero Artillero, **Bruno Ramirez**, del Crucero 25 de Mayo, cuya filiación y antecedentes son los siguientes: hijo de Sebastián Ramirez y de Griselda Espindola, paraguayo, soltero, de color trigueño, cabello negro, ojos pardos, bigote, boca regular, nariz idem, de 1 metro 71 centímetro de estatura, sabe leer y escribir, y tiene una cicatriz en la muñeca izquierda.—Por medio de la presente, le cito, llamo y emplazo, para que en el término de quince dias, contados desde su publicación, comparezca ante este Juzgado Militar, á fin de prestar declaración en la causa que le instruyo, bajo apercibimiento de que si no lo hiciere en el referido plazo, será declarado rebelde, siguiéndosele el juicio que como á tal haya lugar

A la vez, exhorto y requiero á las autoridades civiles y militares, para que practiquen las diligencias pertinentes hasta aprehender al referido acusado, y en caso de conseguirlo, sea detenido y puesto á mi disposición.—Dársena Sud, Prisión de la Armada, Abril 26 de 1902.—*Eduardo Lan*. v-30-Abril.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Obras de Salubridad.

LICITACION

Llámase á licitación por el término de treinta dias. para la colocación de la cañerías maestra para la provisión de agua á la Ciudad de San Luis, y la ejecucion de reparaciones en la galería filtrante del Rio Chorrillos Los planos y pliegos de condiciones, pueden consultarse en el Juzgado Federal de la Ciudad de San Luis ó en la Oficina del Ingeniero Jefe—(Rivadavia 1255) de 1 á 3 p. m.

Las propuestas deben presentarse en pliego cerrado, acompañadas de un certificado de depósito hecho en el Banco de la Nación Argentina ó en la Tesoreria de la Dirección, por una suma igual al cinco por ciento del importe de la propuesta, debiendo agregarse un sello de cinco pesos

moneda nacional como reposición de la primera foja, y uno de un peso por cada una de las demás.— Las propuestas podrán presentarse en el Juzgado Federal de la Ciudad de San Luis hasta el 25 de Abril, ó en la Secretaria de la Comisión hasta el treinta del mismo mes.

La apertura de las propuestas tendrá lugar el dia 30 de Abril del corriente año á las 2 p. m., en el salón de sesiones de la Comisión, en presencia de los interesados que concurran. Buenos Aires. Abril 2 de 1902.—*S. Ghigliazza*, Oficial Mayor.

--v-- 30 de Abril

MINISTERIO DE AGRICULTURA

División de Minas y Geologia

PEDIDO DE CATEO

Buenos Aires, Marzo 10 de 1902—Al Excmo. señor Ministro de Agricultura. Angel Giannone, comerciante casado, domiciliado en Buenos Aires Capital Federal, calle de Chacabuco 221, ante V. E. respetuosamente digo: Que deseando practicar una exploración y Cateo en la Sección XVIII del Territorio Nacional del Neuquen, con el objeto de reconocer la existencia de las sustancias minerales que corresponden á la primera Categoria del Código Nacional de Minas, a V. E. ruego, quiera concederle en dicha Sección, una superficie de cuatro unidades de acuerdo con lo que dispone el articulo 27 de la Ley de Minas.— La superficie solicitada debe afectar la forma de un póligono rectangular, cuyos lados mayores, serán de quinientas hectáreas por cuatro hectáreas, las menores, y su ubicación lo siguiente:— A partir del limite O. del lote que en dicha Sección figura como propiedad de los señores Hernández y Figueroa, se trazará una linea N. E. S. O. de cuatro hectáreas que corte transversalmente el arroyo Picun-Leufú; sobre sus extremos N. E. y S. O., se levantarán dos lineas perpendiculares y paralelas de quinientas hectáreas de extensión, al O. se trazará otra linea poralela á la primera que cierre el póligono.— El terreno está señalado en el plano del Territorio del Neuquen, como de propiedad del señor Luis Tolosa; no está cultivado, arado ni cercado, ni tiene poblador.— Es gracia.—*Angel Giannone.*— Presentada hoy trece de Marzo de mil novecientos dos, siendo las cuatro y cuarenta y cinco pasado meridiano.— Conste.—*Resta.*— Buenos Aires, Marzo de 1902.—Pase á la División de Comercio é Industria, para que se le dé el trámite que fija el Código de Mineria,—*Ibarguren.*—Buenos Aires, Marzo 10 de 1902. —Informe Minas, dando á este expediente el trámite correspondiente—*F. R. Cibils*—Buenos Aires, Abril 3 de 1902.— Notifiquese al interesado para que determine con mayor claridad, los limites del cateo cuyo permiso solicita en la presente solicitud.— *H. D. Hoskold*-

Excmo. señor Ministro de Agricultura:— En la solicitud presentada á V. E., letra G. Nos 635, fueron determinado erróneamente los limites de Cateo que solicité, debiendo ser éstos los siguientes: Un paralelógramo de dos mil hectáreas, cuya ubicación se hará como sigue:— A partir del limite O. de los lotes Hernández y Figueroa, se trazará una linea N. E. S. O. de un mil seiscientos metros de extensión que corte transversalmente el Arroyo Picun-Leufú, en los extremos de dicha linea se trazará dos lineas paralelas y perpendiculares á lo mismo de dos mil quinientos metros de longitud, y al final de estos, se trazará otra linea paralela á la primera, también de mil seiscientos metros, que cerrará el poligono; todo lo demás de acuerdo con lo solicitado en dicho expediente.—Buenos Aires, Abril 6 de 1902.—*Angel Giannone.*— Buenos Aires, Abril 19/902 —Registrese y publiquese de conformidad con el Articulo 25 del Código de Mineria en el Boletin Oficial.—Notifiquese al interesado y fijese cartel aviso en las puertas de las Oficina. —*H. D. Hoskold.* Nº. 371-v-6-Mayo.

Buenos Aires, Febrero 15 de 1902.— Al Excmo. señor Ministro de Agricultura.— Dionisio Dumond, y Alejandro Dumond, mayores de edad, de estado casados domiciliados calle Salcedo 927 de esta capital, ante V. E. se presentan y respetuosamente exponen.—Que conociendo la existencia de rocas calizas y yeso en el Territorio Nacional del Rio Negro y contando con todos los elementos y recursos para su mejor aprovechamiento, solicitan se digne concedernos el áreas mayor que la ley acuerda á los descubridores, á las que denominaremos con el nombre de «Santa Ana.»—La ubicación del terreno de nuestra referencia es la siguiente: arrancando del mojón esquinero N. E, de las pertenencias concedidas al señor A. A. Romero (hoy Recarte y Romero) y en linea más ó menos recta al Norte á unos cinco kilómetros más ó menos, se encuentran los yacimientos cuyas pertenencias solicitamos para explotarlas, obligándonos a presentar plano y mensura dentro del término que se nos acuerde.—Acompañamos muestras de las piedras caliza y yeso, y se halla en los lotes Nos. 19 y 20 sección 26 del Territorio arriba indicado, el terreno no está cultivado, labrado, ni cercado, y pertenece al fisco, tampoco hay colindantes.-Solicitamos también permiso para hacer trabajos en ellas prévia las publicaciones de práctica. Es justicia.—*D. Dumond.*—*A. Dumond.*—Presentada esta solicitud de los señores Dionisio y Alejandro Dumond, hoy diez y ocho de febrero de mil novecientos dos, siendo las tres y quince pasado meridiano.—Conste. —*E. Garrido.*— Buenos Aires, Febrero 20 1902.—Pase á la Dirección de Comercio é Industrias, para que, de acuerdo con el Código de Mineria, le dé el trámite que corresponde.— *Ibarguren.*— Buenos Aires, Febrero 21 1902.—Pase á Minas á sus efectos.—*Cibils.*

Buenos Aires, Febrero 26 1902.—Registrese y publiquese en el Boletin Oficial de conformidad con el Art. 119 del Código de Mineria. Fijese cartel aviso, en las puertas de la Oficina y notifiquese á los interesados.—*H. D. Hoskold.* Nº 749.

División de Ganaderia

LICITACION.

Llámase á licitación por el término de treinta dias á contar desde la fecha, para la impresión de mil ejemplares de la obra titulada «Apuntes sobre la 6a Exposición Nacional de Ganaderia», debiendo hacerse la impresión de acuerdo con el pliego de condiciones expuesto á disposición de los interesados en la Mesa de Entradas de la División de Ganaderia. (Florida 753. Todos los dias de 1 á 5 p. m.

Las propuestas deberán presentarse en sobres cerrados, rubricados y lacrados, antes de las 2 p. m., del 25 de Abril de 1902, dia en que tendrá lugar la apertura de las propuestas de los interesados.—Buenos Aires, Marzo 24 de 1902.—*José León Suárez* Oficial Mayor. v-1º Mayo.

OFICINA DE PATENTES DE INVENCION Y MARCAS DE FABRICA DE COMERCIO Y DE AGRICULTURA

MARCAS SOLICITADAS

Acta Nº. 10.537



Abril 28 de 1902.—Wenzl Sedlitzky—Distinguir preparados medicinales.

v-4 de Mayo.

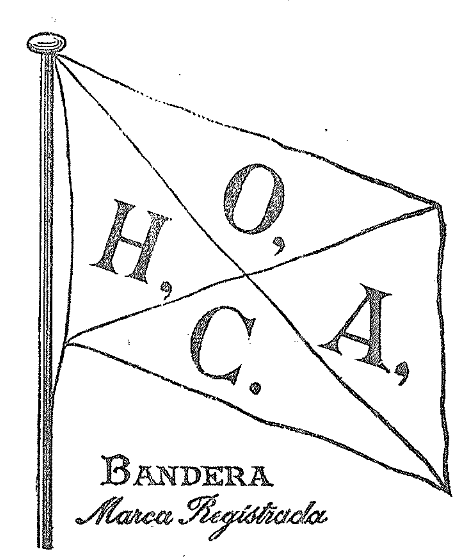
Acta Nº. 10 543



Abril 29 de 1902.—E. Kley y Compañía.— Distinguir comestibles y bebidas en general (con excepción de ginebra); té, café, achicória, chocolate, cacao, tapioca; conservas de todas clases; articulos y productos de panaderia, pasteleria y confiteria; cereales en general; azucares, alcoholes aguas minerales, azúl de prusia, kerosene, bórax, almidones, soda para lavar; antiincrustantes y desincrustantes; tabacos, cigarros, cigarrillos, rapé, y articulos de cigarreria en general; máquinas en general para toda clase de industrias, artes y oficios; implementos de agricultura, horticultura y jardineria; motores de todas clases; carroceria, velocipedos, automóviles y accesorios para los mismos; aparatos instrumentos y útiles de y para agrimensura, geodesia, veterinaria, fisica, quimica, cirugia, medicina, ortopedia, astronomia, óptica, fotografia, escultura y arquitectura; instrumentos, útiles ó herramientas de y para albañileria, alfareria, caldereria, herreria, canteria, mineria, carpinteria, carniceria, zapateria, cereria, cerrageria, jaboneria, cetreria, cofreria, cordeleria, armeria, cuchilleria, bisuteria, vidrieria, orfebreria, menaje, silleria, cristaleria, ebanisteria grabadores, hojalateria, doradores, marmoleria, peluqueria, perfumeria, pirotécnia, tapiceria, cerámica, toneleria, torneria, bastoneria y paragüeria, relojeria, joyeria, canasteria, psicultura y caza; para gimnasia esgrima y juegos atléticos y de equitación en general; instrumentos musicales en general y accesorios para los mismos; maderas; lampisteria, aparatos y artefactos para el alumbrado en general; aceites en general; ventiladores, caloriferos, frigorificos, cocinas y estufas de todas clases, motores y dinamos eléctricos para luz y fuerza motriz; campanillas eléctricas; teléfonos y telégrafos, grafófonos, fonografos y accesorios para los mismos filtros y baños de todas clases; peleteria en general, cueros pieles, cerda, lanas y plumas de todas clases, articulos y utiles de y para imprenta- encuadernación, litografia, tipografia, libreria, y escritorio; fototipia, estereotipia, articulos de muebleria, drogas, preparaciones y productos medicinales, quimicos y farmacéuticos en general.

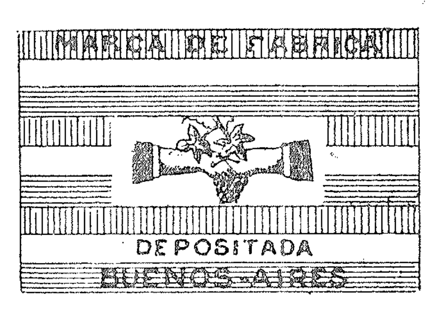
v. 5 Mayo.

Acta Nº. 10.532



Abril 25 de 1902—Oliveri, sus hijos, Appel & Cª.—Distinguir tejidos, confecciones y mercería. v-1º. Mayo

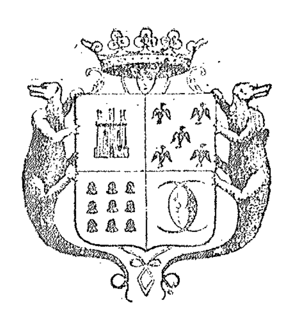
Acta Nº. 10.529





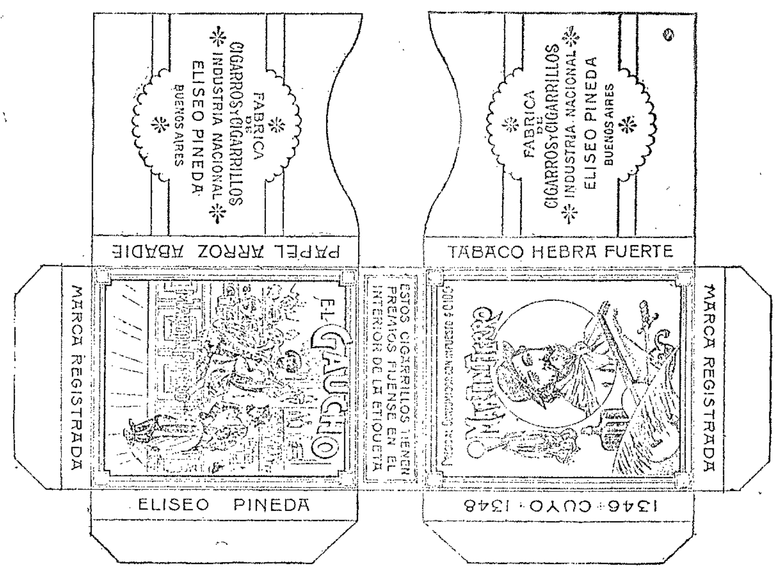
Abril 23 de 1902—Santiago Mezzera y Hno.—Distinguir ginebra en general. -v-5-Mayo

Acta Nº. 10.536



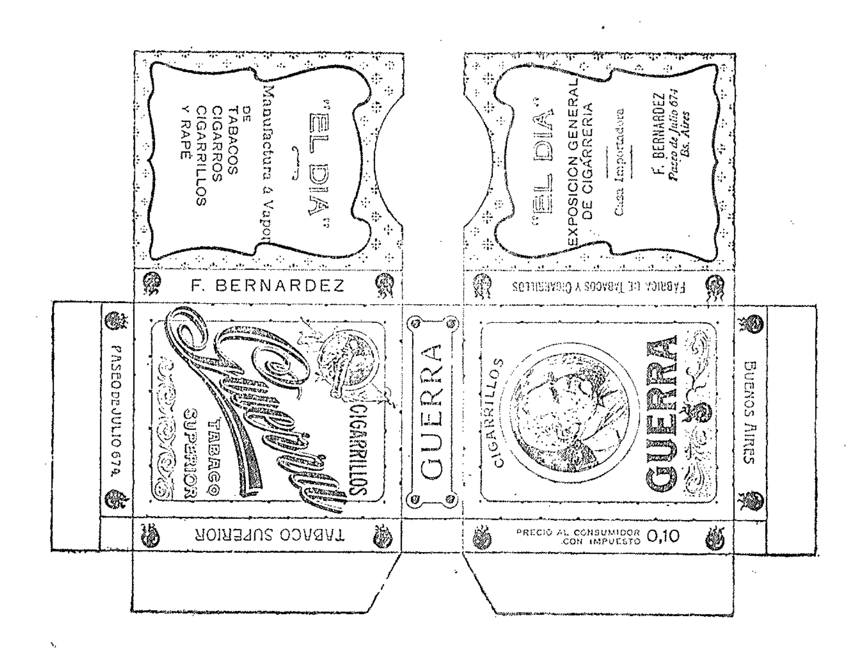
Abril 28 de 1902.—José Torregrosa.—Distinguir pimentón, azafrán, almendras y garbanzos. v-4-Marzo.

Acta Nº. 10.524



Abril 23 de 1902.—Federico Hormann—Distinguir cigarros, cigarrillos y tabacos. v-30 de Abril

Acta Nº. 10.525



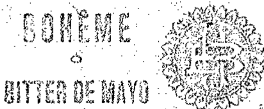
Abril 23 de 1902—Francisco Bernardez—Distinguir cigarros, cigarrillos y tabacos. v-30 de Abril.

Acta Nº. 10.533



Abril 26 de 1902.—W. W. Spaulding & Cª.—Distinguir calzados. v-2-Mayo

Acta Nº. 10.542



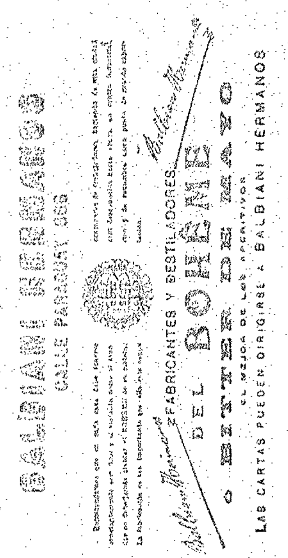
Recomendamos que en cada casa debe tenerse constantemente este licor, y el viajante como el cazador no debe jamás olvidar el BOHÊME en su maleta

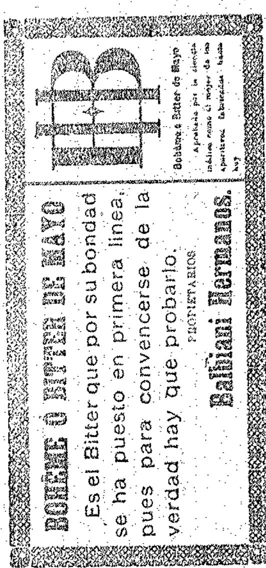
Únicos Fabricantes

BALBIANI HERMANOS

Calle Paraguay 866 · Rosario

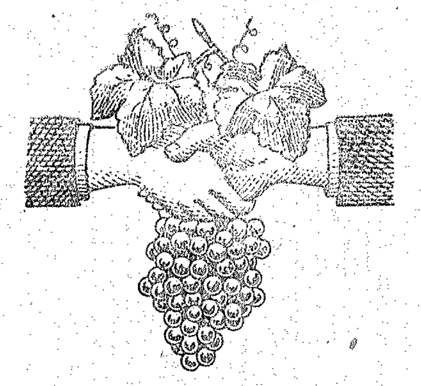
NB Es estomacal, depura la sangre y es antiespasmódico, ejerciendo en caso de indisposición una acción tónica y culminante.





Abril 28 de 1902.—Balbiani Hnos.—Distinguir bitter especial v-5-Mayo.

Acta Nº 10.528



Abril 23 de 1902—Santiago Mezzera y Hno.—Distinguir bebidas en general y con especialidad vinagre. v-30 de Abril,

Acta Nº. 10.526

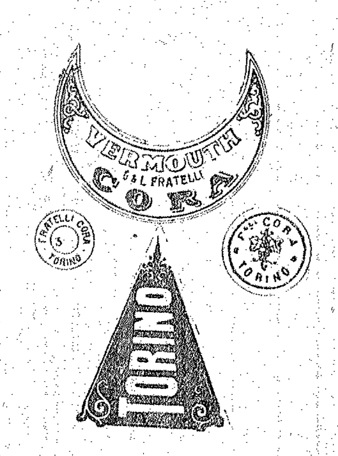




Abril 23 de 1902—Cayetano Brenna—Distinguir una clase especial de bizcochos. v-30-de Abril.

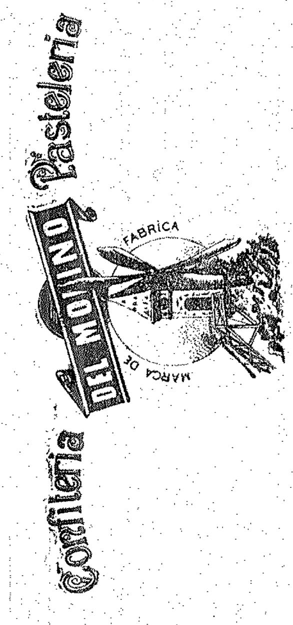
Acta Nº. 10.530





Abril 24 de 1902.—G. y L. Fratelli Cora. —Distinguir vino vermouth. V-4-Marzo,

Acta Nº. 10.527



Abril 23 de 1902—Cayetano Brenna—Distinguir artículos de confitería, pastelería, chocolates, tes y cafés. v-30-Abril,

Acta Nº. 10.535



Abril 28 de 1902.—Sisto y Cia.—Distinguir cigarros, cigarrillos y tabacos en general. v-4-Marzo.

Acta Nº. 10531



Abril 24 de 1902—Mascias, Rodriguez & Cia.—Distinguir yerba mate. -v-5-Mayo

Tip. Penitenciaría Nacional